LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr. | ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMts — 15 fr. | FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER . — 20 fr. | ETRANGER. — 40 fr.

2 Mai 1903. — N° 242.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

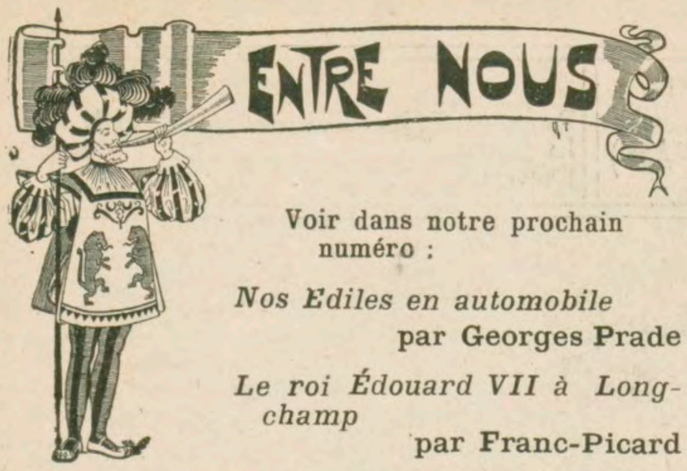
(Cl. J. Temple.)

S. M. EDOUARD VII, ROI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE, EMPEREUR DES INDES

Le roi Edouard VII, fervent sportsman, membre du Jockey Club anglais et du Jockey Club français, est, en Angleterre, propriétaire d'une écurie de courses souvent heureuse ces dernières années. Il n'est pas rare de voir celui qui porte le double titre de roi d'Angleterre et d'empereur des Indes, monté sur un solide poney, surveillant lui-même l'entraînement de ses chevaux qui sont à Newmarket, sous la direction de Richard Marsh.

(Voir l'article p. 274 et suiv.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France



Voir dans notre prochain numéro :

Nos Ediles en automobile
par Georges Prade

Le roi Édouard VII à Longchamp
par Franc-Picard

A. Botten, le petit jockey prodige,
par Paul Mégnin
etc., etc.

NOS CONCOURS

Nous allons passer successivement en revue chacun des

QUATRE GRANDS CONCOURS

dont nous avons rappelé succinctement dans notre dernier numéro les conditions.

CONCOURS N° 1

(Paris-Madrid)

Pour ce Concours, les concurrents auront à répondre aux deux questions suivantes :

1° ***Quels seront, dans l'ordre d'arrivée, les trois premiers concurrents de la Course d'Automobiles Paris-Madrid*** (classement général officiel) ?

2° ***Quel sera le temps total de l'epreuve, neutralisations deduites*** (temps déclaré officiel par l'Automobile-Club de France) ?

Le classement général s'entend de la course de vitesse, et non de l'excursion de la catégorie des touristes, qui n'a aucun rapport avec une course.

Le gagnant sera celui dont la réponse à la 1re question se rapprochera le plus du classement officiel.

En cas d'égalité entre deux concurrents, le classement se fera par les réponses à la seconde question.

C'est pourquoi, il sera utile de donner les temps en minutes, secondes et cinquième de seconde, afin d'éviter les dead-heat.

A titre de renseignement, la distance de Paris-Madrid est d'environ 1.100 kilomètres. En 1902, Marcel Renault, gagnant de la course de Paris-Vienne, couvrit les 1.080 kilomètres du parcours en 15 h. 46 m. 41 s.

On trouvera dans l'*Auto*, dans la semaine qui précédera la course, c'est-à-dire du 15 au 23 mai, le nom des engagés et les renseignements permettant d'établir des pronostics.

Les prix attribués à ce concours sont :

PREMIER PRIX : Un superbe fusil *Guinard* d'une valeur de 1.000 fr., dont nous donnons ci-contre la photographie

DEUXIÈME PRIX : Un cocker dressé en chasse ou un chien de dame de l'*Etablissement d'élevage du Parc-des-Princes* (valeur, 400 fr.).

TROISIÈME PRIX : Un *Physiographe*, jumelle photographique (valeur, 225 fr.).

AUTRES PRIX : Un billet 1re classe aller et retour pour Nice (185 fr.), un appareil photographique « Instantané » de *Ch. Mendel* (180 fr.), un jeu de tennis de chez *Williams* (160 fr.), un phonographe *Columbia* (125 fr.), un phonographe *Pathé* (120 fr.), un auto-coat du *Petit Matelot* (100 fr.), un phonographe *Columbia* (125 fr.), une carabine *Flobert* (50 fr.), un matériel de pêche *Moriceau* (50 fr.), une carabine *Excelsior* (40 fr.), une loge au *Nouveau-Cirque*, un exerciser *Charlemont*, une collection *V. G. A.* de 1902, une carabine *Excelsior*, un abonnement de 6 mois à l'*Auto*.

En outre, les 25 PREMIERS de chaque Concours seront qualifiés pour un **CONCOURS D'HONNEUR** dont le premier prix sera ***Une Voiture Automobile*** Boyer, 4 places, val. 6.000 fr., Pneumatiques *Continental*. Ce Concours est ouvert à tous, ABONNÉS ou LECTEURS.

Fusil Guinard

Top lever à triple verrou, canons en acier Siemens.

Valeur, 1000 fr.

Premier Prix

Le concours sera clos le samedi 23 mai. Les réponses portant la date de la poste du 23 mai seront admises à concourir.

Rappelons que pour prendre part à ce concours, les abonnés devront joindre à leur solution la bande d'abonnement ; les acheteurs au numéro devront joindre à chaque solution **trois bons détachés de trois numéros de dates différentes** *de la* Vie au Grand Air. *Bien spécifier, sur l'enveloppe contenant le concours et les 3 bons, le numéro du concours auquel l'abonné ou le lecteur prend part.*

Bien conserver le numéro de la Vie au Grand Air *d'aujourd'hui et ne pas oublier d'acheter et de conserver les neuf numéros suivants, ainsi que les trois précédents, dans le cas où on ne les aurait pas déjà, afin de ne pas manquer de « bons » au moment de l'envoi de chacun des quatre concours.*

(Le bon se trouve à la page VII des annonces).

LES EDITEURS.

(Cl. Ralph.) Le Duc d'York. La Reine. La Psse de Galles Le Roi. Le Prince de Galles.

Le roi Edouard VII et sa famille au retour d'une partie de chasse à Gastwick.

Edouard VII sportsman

Edouard VII, roi d'Angleterre et empereur des Indes, est notre hôte. Alors qu'il n'était que prince de Galles, il venait souvent en France et faisait à Paris — qu'il adore — de longs et fréquents séjours. Comme il est membre du Jockey-Club français en même temps que propriétaire d'une écurie de courses qui compte parmi les meilleures d'outre-Manche, le comité du Jockey-Club a décidé d'offrir au roi sportsman une réunion extraordinaire sur l'Hippodrome du Bois de Boulogne. Par une délicate attention, les cinq épreuves qui se disputeront dans cette journée ont reçu les noms des plus fameux des chevaux qui firent triompher la casaque pourpre, manches rouges.

(Cl. J. Temple.) **Le roi Edouard VII à la chasse à Bottom.**

S.M. Edouard VII est un des meilleurs tireurs du Royaume-Uni ; il ne manque pas, comme tout bon chasseur, l'ouverture de la chasse aux grouses en Ecosse.

On a dit que le sport hippique était le sport des rois ; l'expression est des plus justes en ce qui concerne l'Angleterre : depuis que ce sport existe de l'autre côté de la Manche — 1377 — rois d'Angleterre et princes de Galles ont fait courir et ont contribué au développement des courses de chevaux.

Sans remonter à l'origine, au défi pue lança Richard II, encore prince de Galles, au comte d'Arundel, sans faire l'historique des écuries royales, je rappellerai cependant que les couleurs de Henri VIII et de sa fille Elisabeth, de Jacques Ier — sous le règne duquel fut inauguré Newmarket — de Charles Ier, de Charles II, de Guillaume d'Orange, de la reine Anne — qui mit Ascott à la mode et remporta la Coupe d'York — de Georges II — qui fut l'un des fondateurs du Jockey-Club anglais — et de Guillaume IV, brillèrent sur les champs de courses du Royaume-Uni.

Edouard VII mérite bien le qualificatif de roi sportsman, c'est un sportsman accompli qui pratiqua et encouragea tous les sports : chasseur à tir émérite, il se passionna pour la chasse à courre, mais des accidents dont il faillit être victime à Cambridge, à Sandringham et à Compiègne, refroidirent son ardeur. Yachtsman très brave, audacieux même, il est d'une habileté rare au gouvernail ; rowingman, il prit part dans sa jeunesse à de dures séances d'entraînement à Oxford et à Cambridge, cependant, il est mauvais nageur. Grand amateur du jeu de boules et du jeu de billard — pour ce dernier sport, il est l'élève du champion britannique John Roberts — il a un faible pour le tennis où il se montre très adroit. S'il prit part à Oxford à des matches de football, à Dublin à des matches de cricket, il trouve

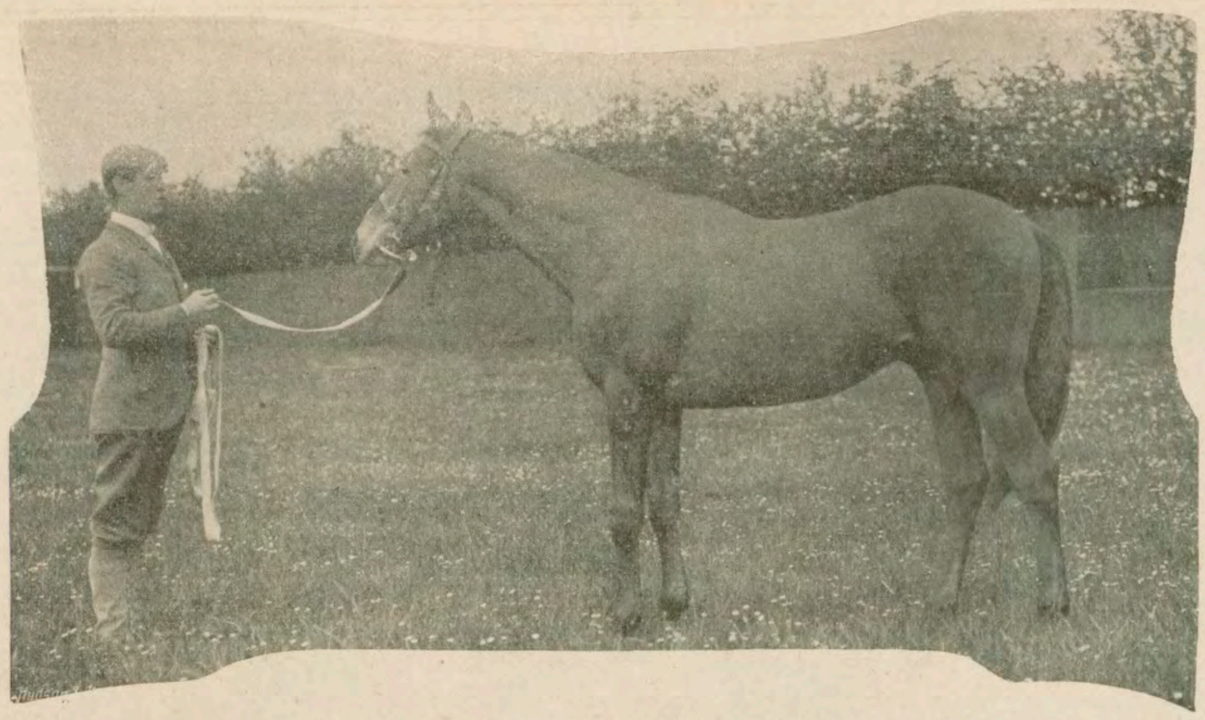
le premier de ces sports trop fatigant et le second dangereux. Infatigable à la danse, il excelle dans les danses de caractère écossaises, mais préfère la valse allemande ; virtuose du patin, il organisa souvent, étant étudiant, des parties de hockeys sur la pelouse inondée et glacée de Christchurch.

Aujourd'hui, Edouard VII ne pratique plus les sports qui exigent de la vitesse et de l'endurance ; avec l'âge, est venu l'embonpoint. Il monte encore à cheval, pour aller surveiller l'entraînement de ses chevaux de courses, et, par hygiène, il fait souvent en tricycle — la bicyclette étant trop instable pour un homme de sa corpulence — le tour des allées de ses parcs royaux. Fervent automobiliste, on le rencontre fréquemment, même depuis son avènement, conduisant son auto sur la route de Windsor à Londres : il conduit, avec plus de sûreté que de prudence tantôt une automobile électrique, tantôt une automobile à vapeur, tantôt une automobile à pétrole. Il excellait déjà dans la conduite des chevaux, et a toujours eu, au Four in hand Club, la réputation d'un *coachman* de premier ordre.

Mais le sport qui a toujours eu ses faveurs, son sport favori, c'est le sport hippique. Il fut toujours éleveur consciencieux et propriétaire habile. A Sandringham où est le haras royal, Edouard VII élève non seulement des chevaux de pur sang, mais des chevaux de labour et de shire-horse ; à toutes les grandes expositions du Royaume-Uni, des produits de l'élevage royal sont présentés et souvent ils furent lauréats des prix d'honneur.

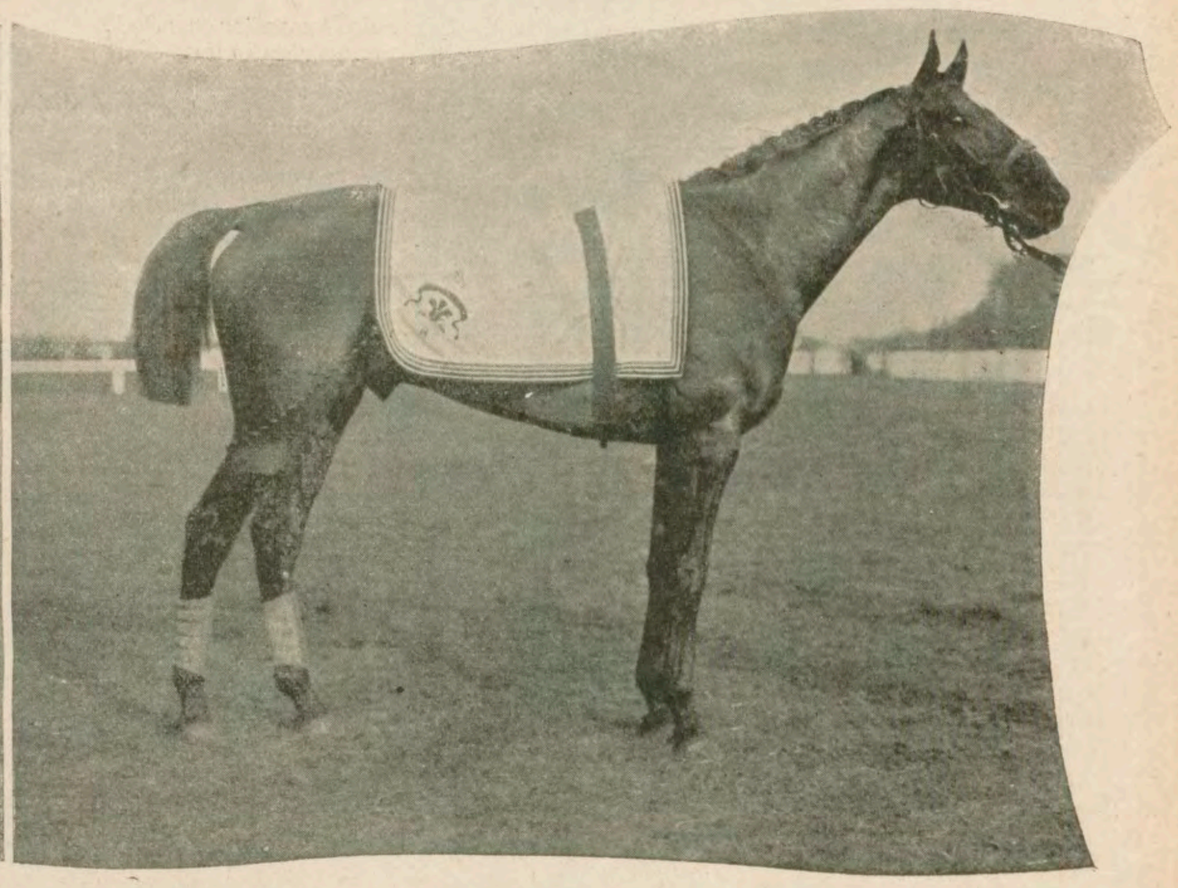
Il y a exactement quarante ans que le roi Edouard VII est membre du Jockey-Club anglais, mais ses couleurs ne parurent pour la première fois sur le turf que le 31 mars 1871. Son cheval, un hongre, Champion, disputa un steeple-chase militaire monté par le capitaine Bulkeley du 10e hussards ; il n'arriva que second, battu par un cheval de Lord Valentia Wellington.

Six ans plus tard, en 1877, la casaque pourpre, manches rouges, fit son apparition en courses plates dans un match de 500 souverains sur 6.400 mètres, entre Alep, un pur sang arabe que le prince de Galles avait fait entraîner à Epsom et Avowall, un anglo-arabe gris à Lord Strattnairn. Alep était grand favori, mais il fut battu de quatre longueurs. Le prince de Galles, du reste, ne fut pas toujours très heureux comme propriétaire. Persimmon fut battu dans le Prince of Wales Stakes de Newmarket. A Ascot, Florizel II finit un jour mauvais troisième battu par le cheval d'un grand brasseur, Love Wiseley et par Omnium II



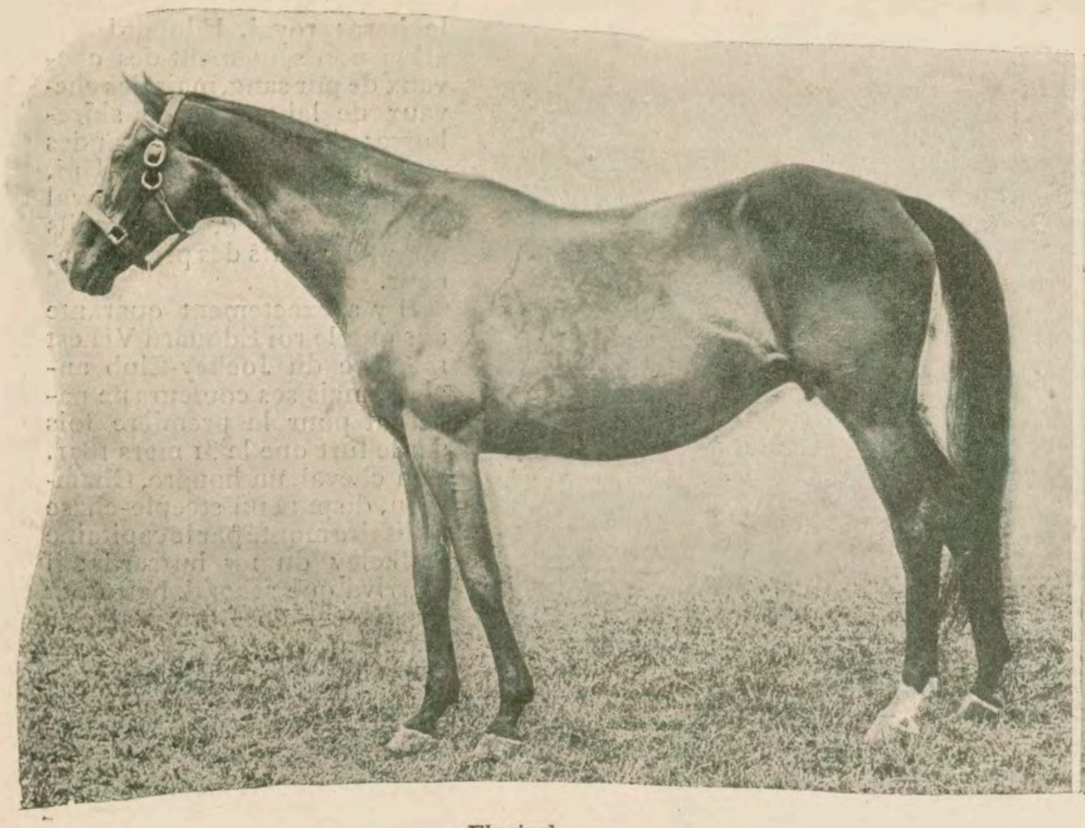
Diamond Jubilee, par Saint-Simon et Perdita.
A gagné, en 1900, les Deux Mille Guinées à Newmarket, le Derby à Epsom, le Saint-Léger de Doncaster, les Eclipse Stakes.

Persimmon, par Saint-Simon et Perdita.
A gagné, en 1897 le Derby d'Epsom, en 1898 le Saint-Léger de Doncaster, en 1897 la Coupe d'Or d'Ascott, en 1897 les Eclipse Stakes.
Persimmon est le père de la fameuse jument anglaise Sceptre qui est venue courir le Grand Prix de Paris en 1901, et qui gagna l'an dernier le St-Léger de Doncaster, les Oaks d'Epsom et les Deux Mille Guinées de Newmarket.



Ambush II.
Gagnant, en 1900, du Liverpool Grand National Steeple-Chase.

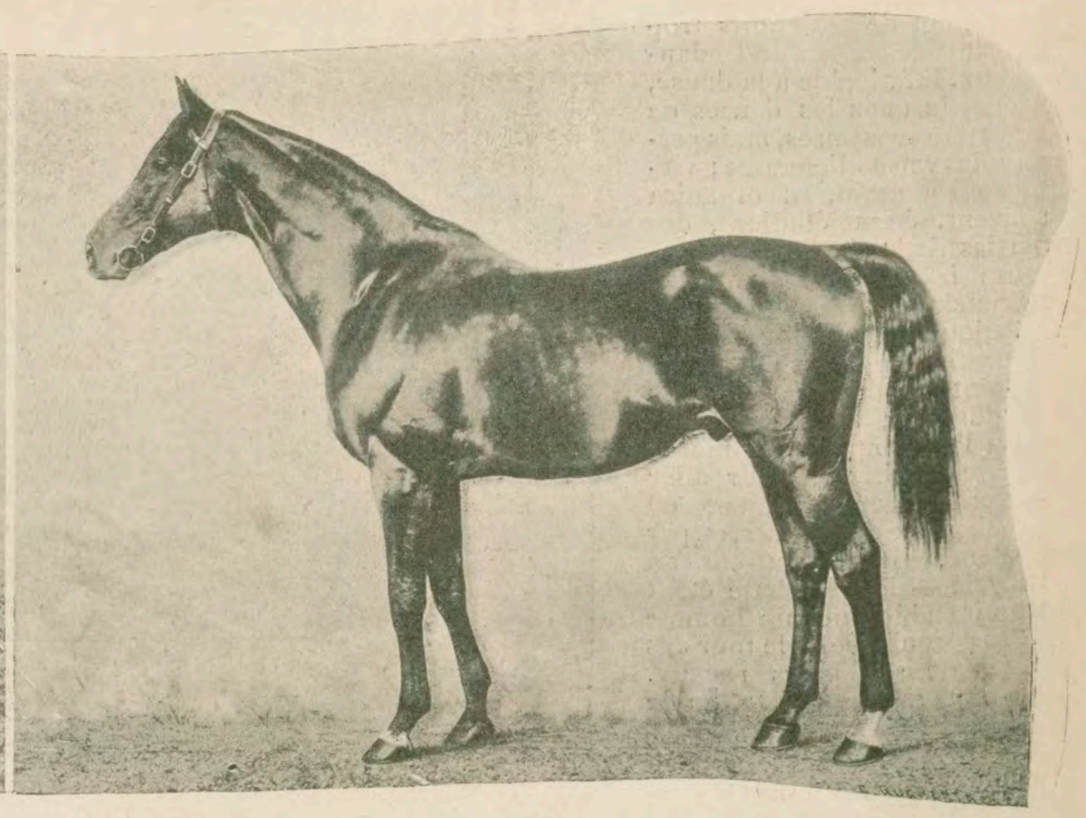
Le haras royal.
Les boxes et les écuries du haras du roi Edouard VII à Sandringham.



Florizel.

Gagna, en 1893, le Goodwood Cup et le Saint-Léger de Doncaster en 1895.

Florizel est le père de Doriclès et de Wolodiowsky gagnant du Derby d'Epsom en 1901.



(Cl. Heiden.)

Perdita.

Une des plus célèbres poulinières du haras de Sandringham.

Mère de Diamond-Jubilee, de Florizel et de Persimmon.

à M. de Saint-Alary. A propos de cette défaite de Florizel II, Edouard VII se plaît à raconter à ses amis l'anecdote suivante qui m'a été contée par le frère de son entraîneur, J. Marsh. La défaite du cheval du prince de Galles avait profondément étonné le fils de l'émir de Kaboul, Hasrullan-Khan, qui assistait à la réunion d'Ascott. Imbu des bons principes de la politique orientale, le fils de l'émir ne pouvait s'expliquer qu'il y eût en Angleterre des révolutionnaires assez pervertis et surtout assez audacieux pour disputer un prix au prince héritier.

Quand il fut bien démontré que le prince de Galles était battu, il lui serra la main avec énergie et lui demanda à quel supplice allaient être condamnés les jockeys qui s'étaient permis d'arriver au poteau avant son cheval.

Aussi, lorsqu'il vit son royal hôte appeler le jockey vainqueur et lui remettre un chèque de cinquante livres sterling pour le récompenser de l'avoir battu, le fils de l'émir ne put contenir son indignation. Dès que le jockey se fut retiré, il alla au prince et lui dit carrément : « Vous n'avez pas pour deux liards d'amour-propre ».

Le prince de Galles ne gagna sa première course qu'en 1880 à Aldershot avec un cheval appelé Léonidas, que montait sir Hop Johnstone. Pendant quelques années, celui qui devait, il y a deux ans, monter sur le trône d'Angleterre, se contenta de faire courir à ses chevaux des militarys. En courses d'obstacles, son écurie fut souvent malheureuse. En 1900, cependant, Ambush II gagna le Grand steeple national de Liverpool et ce fut une grande joie pour le prince de Galles. Jamais les couleurs royales ne parurent sur nos champs de courses; il est vrai que nos grandes épreuves se disputent le dimanche et que le roi donne l'exemple en observant le repos dominical. Cependant nous vîmes, dans le grand steeple d'Auteuil de 1896, un ancien steeple-chaser du prince de Galles, que M. Van de Poele, le gentleman-rider belge avait acheté : le cheval du reste ne fut pas heureux, il fit une chute terrible qui lui coûta la vie.

Les plus grands succès obtenus sur le turf par le prince de Galles furent dans les courses plates. L'engagement d'Iroquois à M. Loriquois qui gagna en 1881 le Derby et le Saint-Léger avait été fait par le prince de Galles. Cependant, ses premières victoires personnelles ne datent que de 1886 à Sandown Park dans une petite course que gagna sa pouliche Counterpane, et à Newmarket dans un maiden plate. Ce n'est que vers 1890 que l'écurie royale commence à briller avec les produits du haras de Sandringham, entre autres Florizel, qui est devenu un des grands étalons d'Angleterre : sa première année de monte, il a donné trois champions du Derby de 1901, Wolodiowsky, Floriform et Doriclès.

Persimmon, en 1896, gagna le Derby d'Epsom; aussi l'enthousiasme fut-il grand dans toute l'Angleterre, le prince de Galles fut porté en triomphe par les sportsmen, quand on le vit descendre de sa tribune pour venir, selon l'antique usage du turf anglais, prendre son cheval à la sortie de la piste pour le conduire aux balances. En 1900, les victoires portèrent le prince en tête de la liste des propriétaires gagnant en plat, avec 739.625 francs.

Les écuries d'entraînement du roi pour les chevaux d'obstacles sont en Ecosse, pour les chevaux de plat à Eggerton-House, à Newmarket. Actuellement, il a une vingtaine de chevaux de plat qui sont sous la direction de Richard Marsh. Richard Marsh, qui a succédé à John Porter comme entraîneur du roi en 1886, n'est pas, comme on pourrait le croire, entraîneur particulier, c'est un entraîneur public : il a également sous son habile direction les chevaux de M. A James, l'un des membres les plus influents du Jockey-Club anglais, de Lord Woulveton et de M. Lanick, qui sont, il est vrai, des intimes d'Edouard VII. R. Marsh, nous le tenons de son frère, le horse-dentist bien connu Jos. Marsh, qui est le dentiste des chevaux du roi, considère que le meilleur de ses chevaux a été Persimmon. Cette année, il compte beaucoup sur un trois ans, Mead, un des favoris du Derby anglais qui pourrait bien faire triompher les couleurs du roi dans la grande épreuve nationale anglaise. Aux courses, Edouard VII n'est plus le roi, c'est un sportsman, très aimé de ses collègues et adoré de la foule : sans suite, sans apparat, il vient en « bon bourgeois ».

Edouard VII sera acclamé par les sporstmen parisiens, comme il l'est par les sportsmen anglais; mais ceux-ci regretteront que le Jockey-Club français n'ait pas fait internationale une des épreuves de la réunion de samedi, donnée en l'honneur du royal éleveur; plusieurs propriétaires anglais auraient certainement fait traverser le détroit à des représentants de l'élevage et des écuries d'outre-Manche.

PAUL MÉGNIN.

Le Roi

La victoire de Diamond-Jubilee, dans le Derby de 1900.

Le roi Edouard VII va au-devant de son cheval, vainqueur du Derby, pour, suivant l'habitude des propriétaires anglais, le prendre par la bride et l'amener lui-même aux balances.

Un Match international d'Association au Parc des Princes

L'Équipe anglaise, gagnante du match

L'équipe anglaise où se trouvaient les trois meilleurs hommes d'Angleterre a facilement battu l'équipe française par 11 buts à rien.

L'Equipe française

L'équipe française avait été composée par sélection des meilleurs joueurs d'association des équipes françaises

Un but manqué

Sur un coup de pied de L.-J. Moon, avant anglais, le ballon passe au-dessus du but.

Un dribbling

Un avant français, parti en dribblant avec le ballon, va être arrêté par l'avant anglais.

Une passe sur la ligne d'avants

Les avants anglais qui passaient sur la ligne d'avant voient la passe interceptée par l'avant français.

Le Concours de l'Automobile-Club de Touraine

Qu'est-ce qu'une voiture de touriste ?

L'Automobile-Club de Touraine vient d'organiser deux concours fort intéressants et, si les lecteurs de la Vie au Grand Air *tiennent à en revivre les à-côtés pittoresques, grâce aux photographies qui illustrent cet article, nous voudrions pouvoir leur en expliquer l'esprit en quelques lignes.*

✪✪✪

Le château de la Briche, à M. Hébert Cail.
C'est sur une route située dans cette superbe propriété que s'est disputée l'épreuve du kilomètre.

Parlons d'abord du concours de tourisme qui était, à dire vrai, la grosse partie des concours et la plus intéressante. Il a posé ce point délicat, s'il ne l'a peut-être pas entièrement résolu : Qu'est-ce qu'une voiture de tourisme ? Mais s'il ne l'a peut-être pas tout à fait élucidé, il est bien certain qu'il nous a donné des éléments d'appréciation tout à fait neufs et tout à fait sérieux.

Essayons, si vous le voulez bien, de nous demander en pensant nous aussi ce qu'est une voiture de tourisme et tout de suite, vous allez apercevoir la difficulté.

L'automobile n'est plus aujourd'hui l'apanage d'une classe unique. Depuis le milliardaire américain qui traverse les Etats-Unis sur un train spécial, court les mers et les océans des deux continents sur un yacht de 350 pieds de long et parcourt les routes sur une 60-chevaux de 60.000 francs, jusqu'au petit commerçant qui demande à l'automobile de le mener, le dimanche, à sa maison de campagne, au Vésinet et au Raincy, il y a de la marge.

L'un et l'autre font pourtant du tourisme, c'est incontestable, et l'un et l'autre achètent un véhicule qu'ils trouvent parfait s'il s'adapte à leurs besoins et à leur bourse. Il y a même plus de chance pour que le second soit encore plus satisfait de son humble véhicule que le premier, parce qu'il lui demande un minimum que celui-ci atteint et même dépasse très facilement, tandis que le premier, sans regarder au prix, aspire à un maximum dont très inconsciemment il recule les bornes au fur et à mesure qu'il les voit atteintes. Pourquoi l'un de ces deux véhicules serait-il plutôt une voiture de tourisme que l'autre ? Car, notez-le bien, ces véhicules légers et peu coûteux ont aujourd'hui fait leurs preuves, traversé la France et l'Europe entière comme les plus gros, et leur sphère de rayonnement n'est guère moins étendue.

Au fur et à mesure qu'on augmente la vitesse, l'écart entre ces deux véhicules devient moins grand, car la vitesse moyenne du véhicule le plus rapide baisse avec une rapidité bien plus grande. Il n'y a guère aujourd'hui, si rapide soit-il, de véhicule de touriste, marchant dans les villages et dans les virages avec la prudence que doit avoir un touriste, croisant et dépassant les chevaux avec la prudence que l'on doit avoir, qui puisse faire Paris-Trouville, par exemple, en moins de trois heures. Il n'y a presque pas de véhicule, si bon marché fût-il, qui ne puisse le faire en moins de cinq heures. L'écart n'est pas bien grand, vous le voyez.

L'installation de l'appareil de chronométrage Morse.

Le curé de Hommes arrive à bicyclette pour assister à l'épreuve du kilomètre.

La salle de lecture et les membres du Comité de l'Automobile-Club de Touraine.

Et vous voyez aussi comme le problème se complique.

Comment mettre aux prises dans un concours des véhicules aussi différents par exemple qu'une Mercédès 60-chevaux qui fait, gréée en touriste, plus de 100 à l'heure, coûte 60.000 francs, monte les côtes à 80 de moyenne, exige un mécanicien, dépense par jour 100 francs d'essence, mais est un véritable train spécial, confortable, emmenant six personnes à l'aise, et une Populaire de Dion-Bouton de 6 chevaux qui coûte 3.900 fr. ne transporte que deux personnes, fait du 40 à l'heure, monte les côtes entre 15 et 30 à l'heure, et ne dépense rien ou pour ainsi dire rien ? Toutes deux sont incontestablement des voitures de touristes, de même qu'une voiture de 100 chevaux et une motocyclette de 6 chevaux sont incontestablement des véhicules de course, ou qu'un torpilleur et un cuirassé sont deux bateaux de guerre.

Je ne crois pas que les organisateurs du concours de tourisme de l'Auto-

mobile - Club de Touraine se soient préoccupés de ce problème. Ils ont plutôt essayé d'arriver au choix d'un vehicule moyen, capable de satisfaire un peu tout le monde, ayant un peu toutes les qualités, et tenant un peu de l'un et de l'autre.

Ils ont fait très rationnellement l'énumération des principales qualités qui conviennent à une voiture de tourisme. Ils ont attribué des points à tous ceux qui résolvaient plus ou moins bien le problème que synthétisait chacune de ces qualités et ils ont classé les véhicules d'après le nombre de points qui leur étaient ainsi attribués.

L'usine Lesourd où s'est fait le plein des voitures après le circuit.

La conception se définit du reste très bien, mais ici le prix n'entre que comme un seul élément d'appréciation, au même titre que la vitesse par exemple, et j'ai bien peur que dans la réalité il n'en soit pas ainsi.

Le prix n'est pas un élément d'appréciation au même titre que la consommation, la vitesse en palier ou en côte, c'est un élément de délimitation, une base première sur laquelle viennent s'ajouter les autres entre elles, mais sans s'ajouter à elles.

On ne se dit pas : Je vais acheter la voiture qui aura le moins de points en comptant sa vitesse, son poids, son nombre de places, sa consommation, sa régularité et son prix.

On dit : Je veux une voiture de tel à tel prix; et c'est dans les divers véhicules qui répondent à ce premier desideratum qu'on fait ensuite le choix au moyen des éléments que nous venons d'indiquer.

C'est pourquoi le concours de l'Automobile-Club de Touraine n'a pas été à proprement parler un concours où chacun a pu faire un choix.

Ce fut un concours d'où sortit victorieuse la voiture à la fois la plus vite, la plus régulière, la plus économique à la dépense, la plus confortable et qui, toutes ces qualités à *ce degré spécial* rendues nécessaires, était la moins chère. Mais qui vous dit que je n'eusse pas préféré un peu moins de confortable en route, un peu moins d'économie — on n'en est pas à un litre d'essence près — un peu moins de vitesse, un peu moins de rapidité en côte et 5.000 francs de moins à payer, ou que je n'eusse voulu au contraire plus de confortable, plus de rapidité, et plus de vitesse en côte, en ajoutant : Quant au prix, il m'indiffère.

Je crois donc que pour l'avenir il faut garder les éléments d'analyse fort bien établis par l'Automobile-Club de Touraine, mais qu'il est de toute nécessité d'y joindre un classement par catégories dont la base, et la base unique, soit le prix d'achat du véhicule.

Les préparatifs du concours de phares au garage de l'Automobile-Club de Touraine.

Il y avait, du reste, à ce concours, une tentative de ce classement. Les véhicules étaient partagés déjà en deux catégories : voitures et motocyclettes, parce qu'au fond l'on avait bien senti qu'il y avait incompatibilité de mesure entre elles. C'était, du reste, parfaitement juste.

Mais l'incompatibilité n'est pas moins grande pour la commune mesure des qualités d'un véhicule qui coûte 20.000 francs comme la Brouhot de Tourand, par exemple, et d'un autre qui coûte 4 800 francs comme la Peugeot de Cuchelet. Vous aurez beau multiplier toutes les comparaisons de la terre, vous n'arriverez pas à persuader aux uns que le premier véhicule ne vaut pas mieux que l'autre ou réciproquement.

Il n'en reste pas moins là une question de haut intérêt, vivante et bien vivante puisqu'elle offre matière à discussion et à controverse.

Le concours de phares n'est pas moins intéressant et est peut-être plus original encore, portant sur une matière plus neuve encore.

Là aussi, nous aimerions à voir une classification de prix, classification plus simple à coup sûr, mais non moins indispensable.

Le phare d'automobiles est bien certainement l'un des accessoires les plus coûteux à l'heure actuelle, et l'un de ceux où le progrès sera le plus facile et le mieux accueilli.

Rien, en effet, ne lui est comparable. Les lanternes de locomotives n'ont pas pour but d'éclairer la voie, mais d'éclairer et de signaler le train.

Tout au plus peut-on les comparer aux deux lanternes adjacentes qu'on nous enjoint de porter.

Mais le phare qui doit éclairer au loin la route sur une voiture en marche et faire voir le sol avec ses pièges au chauffeur, ce phare que tout le monde aujourd'hui cherche dans l'acétylène est certainement l'un des objets les plus délicats et les plus difficiles à construire.

Une épreuve de ce genre est à refaire, car là surtout le progrès a grand besoin de se manifester.

Mais nous allons passer maintenant à d'autres épreuves d'un autre ordre, où la vitesse sera, sinon le seul, du moins le plus important criterium.

Dans trois semaines, les rues paisibles de Versailles retentiront des coups de trompe des chauffeurs, dont les monstres à pétrole viendront troubler les échos des parcs où errent encore les ombres de la cour du Grand Roi.

Nous serons loin là des paisibles concours qui viennent de se dérouler.

G. PRADE.

La route où se sont disputées les épreuves du kilomètre.

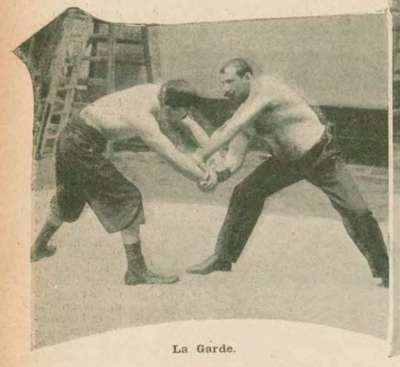
A propos du Championnat du monde

La Leçon de Lutte

Par SABÈS LE BORDELAIS

A la veille du 5e Championnat du monde de lutte, nous avons pensé qu'il ne serait pas sans intérêt de faire démontrer par un des hommes les plus qualifiés qui existe en France, les coups les plus usités en lutte française, ceux dont on parle si souvent et que la grande majorité du public ne connait qu'imparfaitement.

Sabès le Bordelais, qui est le lutteur populaire entre tous, s'est chargé de cette démonstration pour les lecteurs de la Vie au Grand Air.



La Garde.

Le Tour de bras.

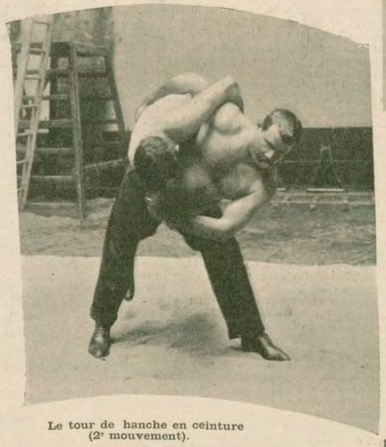
Le Bras roulé à terre.

Dans la série des coups dont nous donnons une démonstration photographique, figurent ceux où Sabès excelle plus spécialement : la ceinture en souplesse par exemple. Il la place avec un à-propos, une suite d'exécution qui lui sont bien personnels.

Il la porte indifféremment à terre ou debout, mais toujours avec une égale maitrise et quand dans le monde des lutteurs, on a dit : une ceinture en souplesse *à la Sabès*, on a tout dit. Les jeunes, les débutants dans la carrière, et surtout les amateurs trouveront, en ce qui concerne la manière de l'exécuter, des conseils précieux dans les photographies que nous consacrons à ce coup d'essence purement bordelaise. Les petites explications qui viennent à l'appui de ces illustrations leur seront également d'un grand secours.

En principe, donner une leçon de lutte dans les colonnes d'un journal, est chose aussi difficile qu'ingrate et il faut une connaissance approfondie du métier, comme la possède Sabès, pour expliquer clairement en quatre lignes en quoi consiste un coup de lutte et comment il doit être porté pour avoir son maximum d'efficacité. Toute attaque, dit Sabès, doit être portée à fond, sans quoi mieux vaut rester tranquille. En ne poussant pas une attaque, vous n'inquiétez pas l'adversaire et vous risquez de vous livrer. Ainsi, combien existe-t-il d'amateurs — et même de professionnels — qui portent correctement un tour de bras ? Les huit dixièmes, sans vouloir exagérer, rentrent dans leur homme en hésitant. Ils n'engagent pas suffisamment leur épaule sous l'aisselle de l'adversaire; ils la laissent à mi-chemin, au milieu du bras dont ils se sont emparés, ils ne se calent pas complètement contre le corps de celui qu'ils veulent tomber. Ils n'ont qu'une prise sans puissance, partant sans effet.

Le tour de hanche en ceinture (1er mouvement).



Le tour de hanche en ceinture (2e mouvement).

Pour le bras roulé debout, c'est encore pire, s'ils ne le portent pas à fond et avec une décision absolue, ils se font prendre en ceinture.

En somme, le grand défaut des débutants — et même des amateurs qui ne manquent pas d'expérience — c'est l'hésitation et la mauvaise habitude prise de ne pas finir leur attaque.

Pour passer à un autre ordre d'idées, nos lecteurs remarqueront la façon dont Sabès porte la ceinture à rebours. Ici même, nous avons souventes fois donné des photographies de cette prise et dit quel danger présentait ce coup. On peut tuer un homme comme un rien, en le plaquant avec dureté en ceinture à rebours.

La leçon de lutte de Sabès, que nous publions aujourd'hui, pourra, et c'est là son seul but, être très précieuse pour les jeunes gens, qui, n'ayant pas de professeur, voudront s'exercer entre eux au gymnase. Elle leur donne les éléments essentiels dont ils ont besoin.

D'ailleurs, nous verrons peut-être un jour à la compléter et à la publier dans tous ses détails.

Le tour de bras. — Bien s'emparer du bras de l'adversaire au-dessus et au-dessous du coude, et surtout, comme le démontre la figure, engager à fond l'épaule sous l'aisselle de l'homme que l'on veut tomber. Le coup de reins qui l'enlève ensuite est à la fin beaucoup moins pénible et beaucoup plus puissant.

Le tour de hanche en tête.

Parade de ceinture avant.

La cravate.

La ceinture en souplesse debout (1er mouvement)

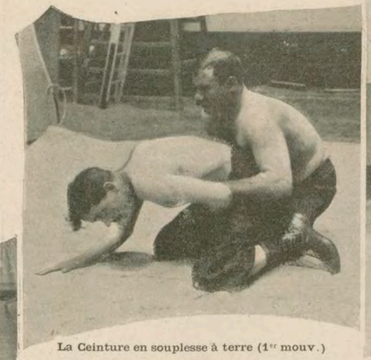
Le bras roulé à terre. — Tout le succès de ce coup dépend de l'à-propos avec lequel il est saisi et de la façon dont on s'empare du bras de l'homme qu'on veut tomber. Il est obligatoire de saisir complètement et d'engager tout à fait sous son aisselle le bras de l'adversaire. Cette position contribue à le déséquilibrer sérieusement, et la résistance qu'on trouve chez lui, en se renversant à droite (ou à gauche, suivant la prise) est très amoindrie.

Le tour de hanche en ceinture. — *1er mouvement :* Une demi-ceinture du bras droit et une prise de la main gauche au-dessus du coude droit adverse. Attention à ne pas passer la jambe ! Le coup s'y prête volontiers... comme beaucoup d'autres d'ailleurs. Bien engager la hanche droite et s'assurer un parfait équilibre sur les jambes.

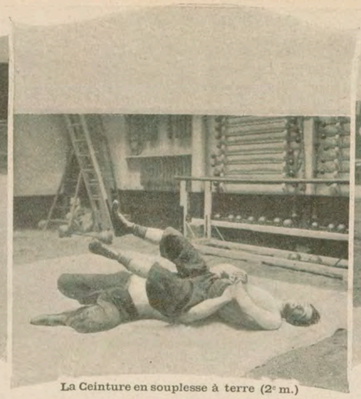
La ceinture en souplesse debout (la finale).

Le tour de hanche en ceinture. — *2e mouvement :* Le coup de reins. L'homme est soulevé de terre d'un coup de reins et porté sur la hanche. La prise qu'on s'est assurée du bras gauche le fait basculer, la tête en avant. Quand il arrive près de terre, on cède sous lui en l'attirant vigoureusement à gauche et il ne peut plus éviter de tomber sur les deux épaules.

Le tour de hanche en tête. — Même observation que pour le tour de bras, en ce qui concerne la prise. Elle doit être énergiquement assurée avant que le coup de reins vienne aider le travail des bras. Le bras droit de l'homme qui porte cette attaque doit assujettir dans un demi-collier la tête de l'adversaire ; bien saisir le bras droit adverse avec la main droite à la hauteur de l'aisselle et avec la main gauche au-dessus du coude. Dans la photographie ci-dessus, on remarquera combien un tour de hanche en tête bien engagé met celui qui le supporte dans une situation critique. La photographie le montre. Bernard n'est pas encore au tapis, mais on se rend parfaitement compte qu'il ne peut faire autrement que d'y aller.



La Ceinture en souplesse à terre (1er mouv.)



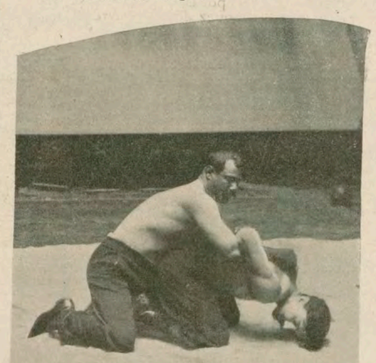
La Ceinture en souplesse à terre (2e m.)

La Ceinture en souplesse à terre (finale)

Parade de ceinture avant. — La photographie en dit plus long que toutes les explications qu'on pourrait y ajouter. Le bras droit occupe la même position que le bras gauche.

La cravate. — Entourer vigoureusement le cou de l'adversaire avec le bras droit. Nouer la cravate en s'emparant de son propre bras gauche qui, lui-même, va chercher un point d'appui sur l'épaule gauche de l'homme cravaté.

La ceinture en souplesse debout. — *1er mouvement :* Enlever l'homme en le ceinturant arrière et en s'emparant d'un de ses bras. Le charger sur l'épaule. Assurer soigneusement son propre équilibre.



Un bras à l'américaine.

La ceinture en souplesse debout. — *2e mouvement :* Se renverser en arrière en lançant l'adversaire derrière soi sans l'accompagner et se recevoir soi-même sur une épaule en s'étant préalablement assuré un point d'appui contre le sol par une position adéquate de la jambe droite.

La ceinture en souplesse à terre. — *1er mouvement:* Accroupi derrière l'homme, le ceinturer en s'emparant d'un de ses bras et de préférence en s'emparant des deux.

Bien équilibrer sa position avant de se rejeter en arrière.

La ceinture en souplesse à terre. — *2e mouvement:* Se redresser vivement et se renverser en arrière, en inclinant légèrement sur le côté et en prenant un point d'appui sur la jambe droite, de façon à n'avoir qu'une épaule qui touche terre. Maintenir la prise en ceinture, même quand les deux épaules adverses sont allées nettement au tapis.

La ceinture en souplesse à terre. — *Finale:* Les positions respectives des épaules des adversaires dans la finale d'une ceinture en souplesse à terre.

Un bras à l'américaine. — Coup interdit qui consiste à retourner le bras de l'adversaire dans un sens opposé à celui qui lui est naturel.

Le tour de tête et sa parade. — Ce coup est à juste raison bien délaissé. Son efficacité est plutôt illusoire.

Le tour de tête et sa parade.

La ceinture à rebours. — *1er mouvement :* Ceinturer l'homme dans la position expliquée par la photographie ci-dessus.

La ceinture à rebours. — *2e mouvement :* L'enlever de terre en le chargeant sur la cuisse gauche, en occupant soi-même une position légèrement assise. L'équilibre est assuré par la position de la jambe gauche, légèrement en retrait sur la droite.

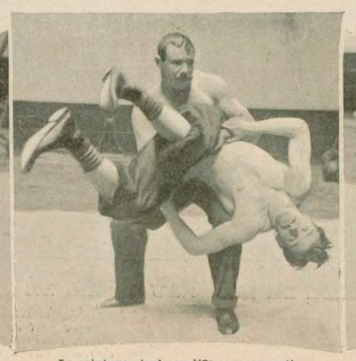
La ceinture à rebours. — *3e mouvement :* Verser l'homme sur la gauche en l'accompagnant à terre. Fléchir sur la jambe gauche et poser à terre le genou droit pour exécuter ce mouvement.

Rien n'est à ajouter pour le moment aux courtes explications que nous avons consignées sur les illustrations contenues dans cet article. Les développer ne servirait qu'à embrouiller les choses. L'image est en la circonstance plus éloquente que le texte.

(Cl. Branger-Doyé.)

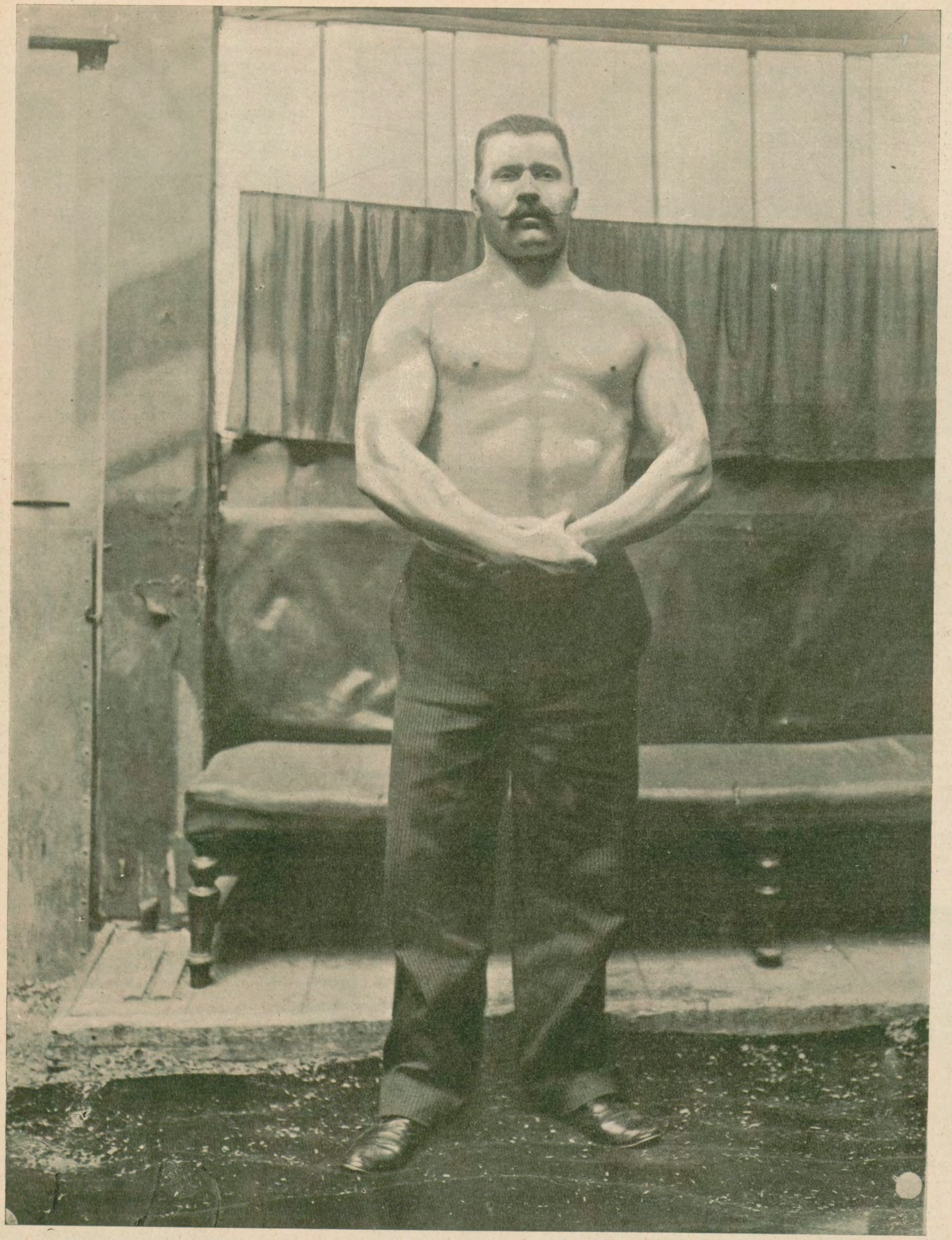
FIORAVANTI.

La ceinture à rebours (1er mouvement).



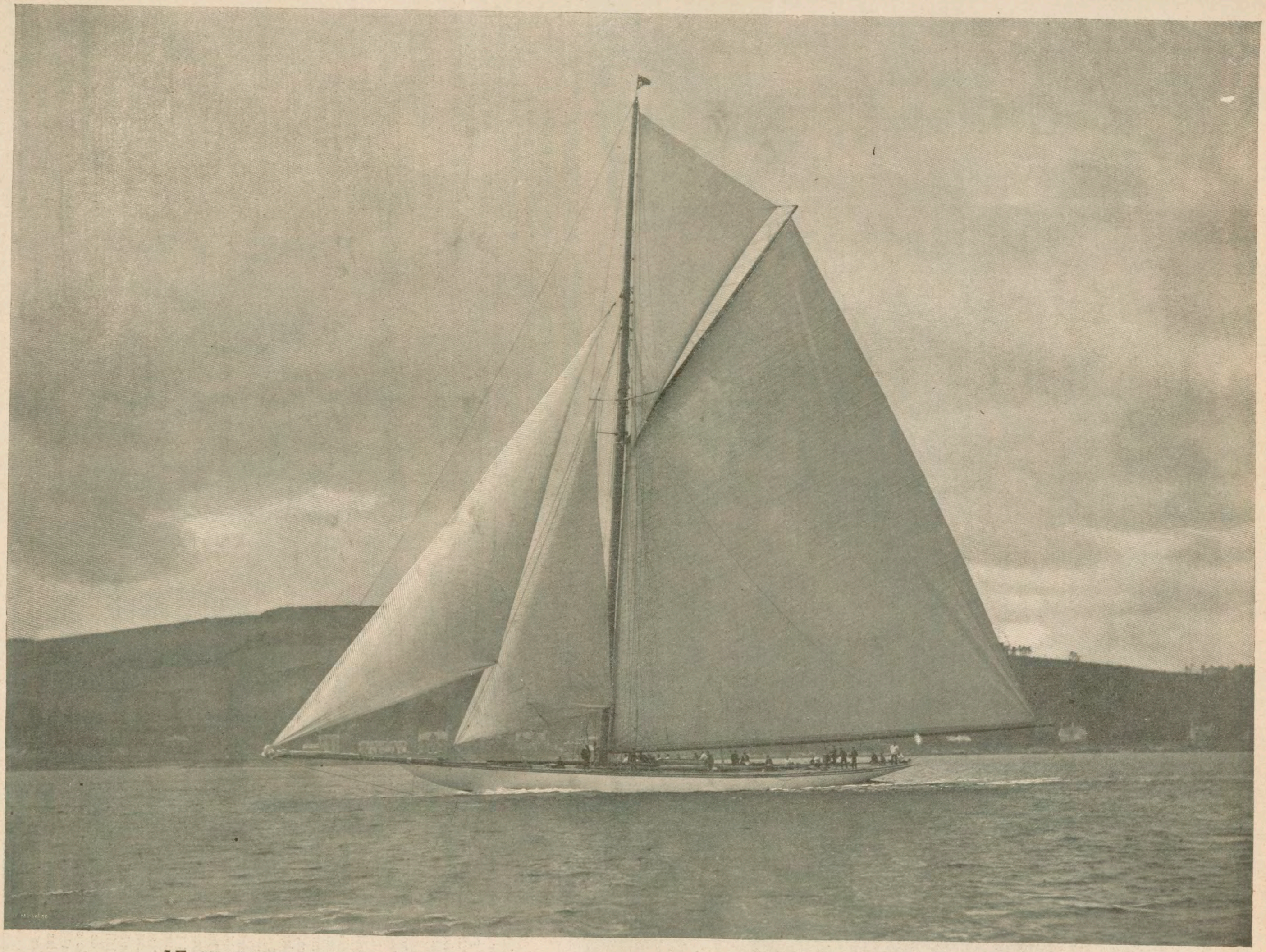
La ceinture à rebours (2e mouvement).

La ceinture à rebours (3e mouvement).



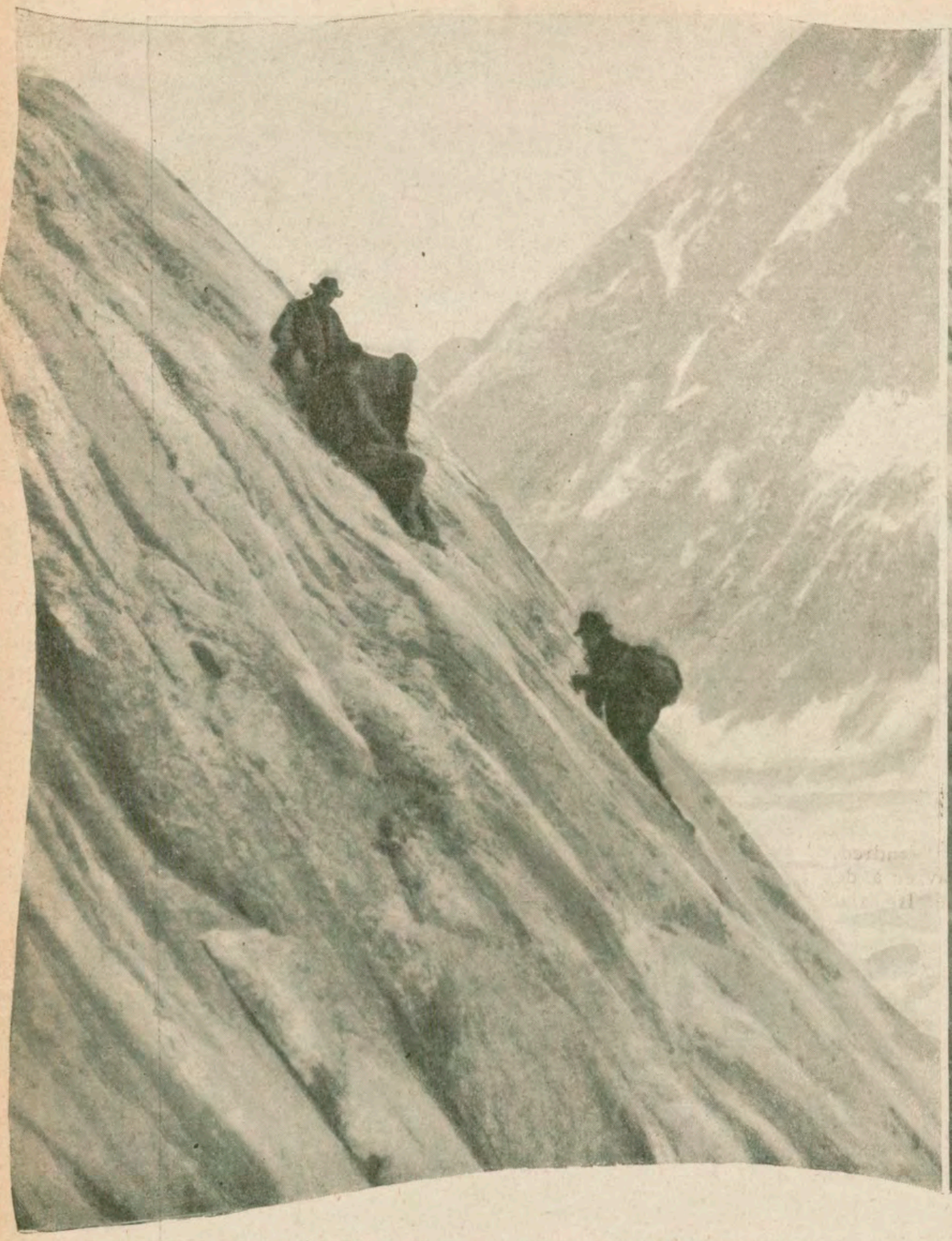
LE 5e CHAMPIONNAT DU MONDE DE LUTTE AU CASINO DE PARIS. — LE COSAQUE PADDOUBNY.

Ivan Maximovitch Paddoubny, le cosaque qui vient d'arriver à Paris, pour prendre part au 5e Championnat du monde de lutte, est un élève d'Eugène de Paris, professeur au Cercle Athlétique de Saint-Pétersbourg. Il n'y a que peu de temps qu'il s'exerce à la lutte gréco-romaine, mais sa force extraordinaire et le sentiment inné chez lui de la lutte en font un compétiteur des plus autorisés. Il est intombable en lutte russe.

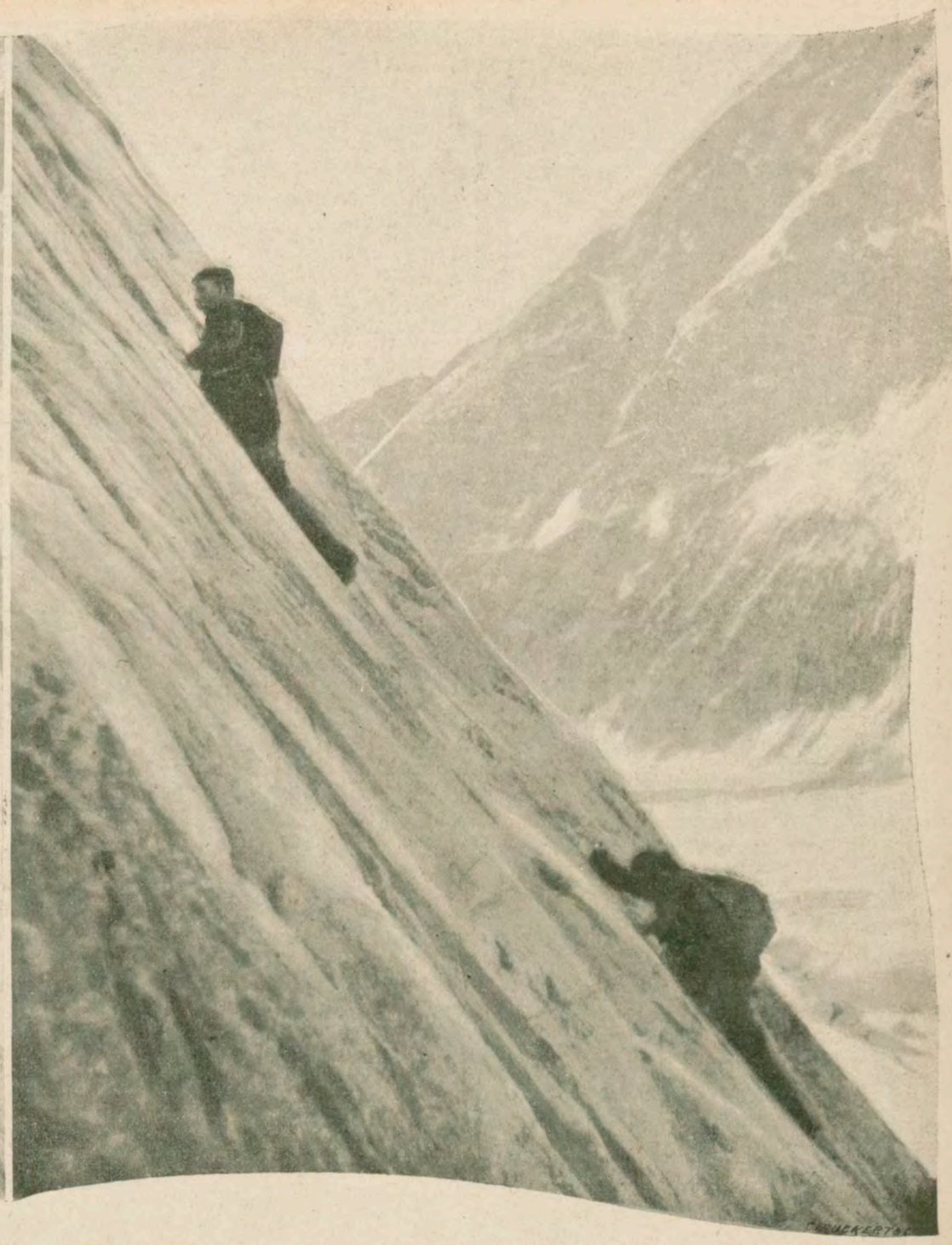


LE *SHAMROCK III* A SIR THOMAS LIPTON, LE NOUVEAU CHALLENGER DE LA COUPE AMERICA

Sir Thomas Lipton, disions-nous l'an dernier, est un sportsman entêté. Il s'est mis en tête de ramener en Angleterre la coupe de l'America que les Américains ont emportée avec eux, il y a 50 ans, de l'autre côté de l'Atlantique. Vaincu deux années de suite avec le Shamrock I *et le* Shamrock II, *il vient de faire construire le* Shamrock III, *dont nous donnons ci-dessus une superbe photographie, et avec lequel il va de nouveau tenter la chance. Aussitôt que le mât, brisé dans un récent essai, aura été remplacé, le nouveau challenger traversera l'Océan en compagnie du* Shamrock II *et du steam-yacht* Erin *pour livrer combat au defender américain qui sera, soit le* Columbia, *le vainqueur de l'an dernier, soit un nouveau yacht,* Reliance, *actuellement en chantier.*



Pour gagner le Montanvers, en venant de la Mer de Glace, on passe, l'hiver, par les pentes de rochers.



L'ascension du glacier de Leschaux, par les rochers, quand l'épaisseur de la neige rend les autres chemins impraticables.

Les Skis à Chamonix

Les intéressantes photographies que nous reproduisons ici ont été prises par M. Susse, lors d'une excursion organisée en février dernier à Chamonix par le Club Alpin, section de Paris. Nous sommes heureux de pouvoir les mettre sous les yeux de nos lecteurs, en même temps que quelques notes sur l'hiver à Chamonix, d'après un admirateur de ce beau pays.

Chamonix l'hiver : Le coup d'œil est féerique. Sur la route, les traîneaux glissent silencieusement, traînés par des chevaux, dont le pas martèle sourdement la neige épaisse ; une immensité blanche vous entoure, la vallée qui semble complètement enfermée par son circuit de montagnes s'endort dans une demi-léthargie. Plus de mulets excités par les appels des guides, menant à la Mer de Glace les vieilles Anglaises gémissantes aux heurts de la route ; plus, ou si peu, si peu de groupes râblés, qui partent le sac sur le dos à l'assaut du Mont-Blanc ; mais tout autour, sur les hauteurs, si par fortune le soleil donne, la blancheur rosée de la neige et de la glace, coupée seulement par-ci par-là de la sveltesse noire des aiguilles qui s'élancent du sommet des glaciers et que le vent a balayées de la neige passagère et inadhérente. Si le temps est sombre, c'est tout autour une morne immobilité qui jette un triste voile de grisaille sur les soubresauts des énormes blocs de glace de la Mer de Glace ou des Bossons.

Alors les amateurs de ski sont heureux. A peine sortis de l'hôtel, ils peuvent ajuster leurs appareils et commencer leurs efforts pour monter. Partout la neige les tente, partout la longue montée blanche les laisse espérer la folle descente à toute allure sous la poussée d'air qui vous glace la figure ; le danger de la chute qui vous attire à chaque minute au cours de cette course insensée, si le ski heurte un obstacle mal évité ou s'engage à faux dans un trop brusque virage insuffisamment relevé.

Peu de plaisirs d'alpinisme sont comparables à celui-là. Même l'ascension pénible d'un massif de rocailles, même la marche sur la glace, rien ne vaut l'attaque de la montagne couverte de neige, le léger ski au pied. La montée lente et pénible qui vous essouffle vous fait mériter les joies de la descente.

Peu de sportsmen connaissent ce plaisir, mais bientôt la saison d'alpinisme durera été et hiver. Déjà, on le sait, un chemin de fer électrique a remplacé du Fayet à Saint-Gervais la grande diligence P.-L.-M. qui montait les touristes ; déjà aussi on va en automobile jusqu'à Chamonix, comme nous le montrerons un jour ou l'autre à nos lecteurs.

En attendant, ils pourront se rendre compte, par les photographies que nous leur donnons ci-contre, qu'il y a déjà, même parmi les Parisiens, d'intrépides alpinistes qui n'hésitent pas à gravir en plein hiver des parois de rochers presque verticales.

A. F.

M. Susse
Sur le glacier de Leschaux.
Le voyageur porte en bandoulière une gourde de thé dont il n a pu se servir, le liquide étant resté gelé pendant trois jours.

1. — Le groupe des concurrents de la course pédestre.
2. — Les gagnants.

La course des Bouchers

Il n'est pas de métier plus assujettissant que celui de boucher. Comme on mange de la viande tous les jours, et plus encore les dimanches et jours de fête que dans la semaine, il s'ensuit que les membres de cette intéressante corporation n'ont dans l'année qu'un seul jour de libre, le Vendredi Saint. Aussi, en profitent-ils pour se livrer à des agapes dont la rareté excuse la gaieté. Il existe un club de bouchers, l'Association sportive de la Boucherie, qui, pour fêter sa récente fondation, avait organisé une réunion de courses qui fut donnée le Vendredi Saint à Montgeron.

Successivement, coureurs cyclistes et coureurs pédestres s'alignèrent sous le drapeau du starter. Les premiers avaient à couvrir 50 kilomètres que le gagnant, Nicolaï, accomplit en 1 h. 34, suivi de Ringeval et Laplace, tandis que le premier arrivé des coureurs pédestres, Vauconsant, couvrait les 12 kilomètres du parcours en 43 minutes, suivi de Noiré et Moubel.

Et la fête ne se termina qu'à la nuit.

1. — Le groupe des concurrents de la course cycliste.
2. — Les gagnants.

LES Championnats de Boxe

Qu'est-ce que deviennent les championnats de boxe? Ou, du moins, quand aura lieu la finale du championnat de boxe française professeurs, interrompu par le double accident de Bayle et de Mainguet, survenu au cours de la rencontre qu'ils ont soutenue l'un contre l'autre? Quinze jours après cette rencontre, tous deux étaient encore dans l'impossibilité de se présenter contre Chabrier. Ce dernier allait-il être déclaré champion sans avoir eu à combattre ses adversaires?

Statuant sur ce cas, le Conseil de la Fédération française des Sociétés de boxe, réuni sous la présidence de M. Paul Rousseau, a pris, après une longue discussion, la décision suivante :

« Le Conseil, considérant que le titre de Champion du Monde ne peut être attribué qu'à celui qui l'a conquis dans le ring, qu'il ne saurait être gagné par le forfait volontaire ou nécessaire des concurrents ; qu'en l'espèce le système en vigueur est celui dit de la « poule », décide :

« 1° D'accorder à Bayle le délai utile à sa complète guérison ;

« 2° D'accorder à Mainguet le bénéfice de la décision :

« Fixe au mois d'octobre 1903 les deux rencontres finales du championnat du monde ;

« Stipule que, pour que le titre soit décerné, les deux matches devront être disputés ;

« Etablit comme suit l'ordre des rencontres : Mainguet-Chabrier ; Bayle-Chabrier. »

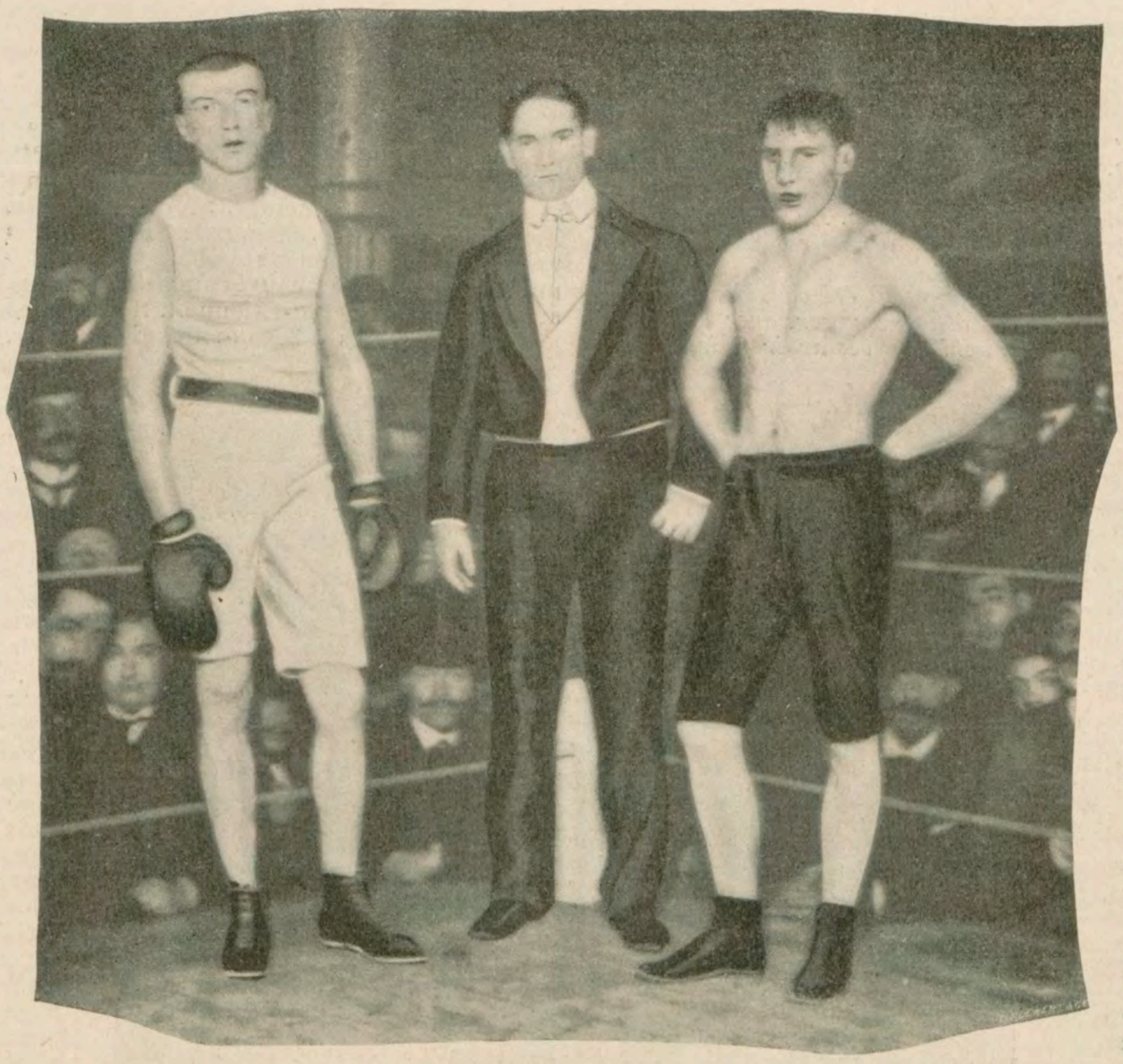
Cette résolution est votée à l'unanimité.

Passant à l'attribution des médailles d'or du Cercle Athlétique de Saint-Pétersbourg et du *Biceps*, médailles attribuées en prix au vainqueur du Criterium de boxe anglaise, poule entre les trois champions, le Conseil avait donné jusqu'au 15 avril à ces derniers : Fry, champion des poids légers ; Sanz, champion des poids lourds et Léon Legrand, champion des poids moyens, pour faire connaître leur intention.

Les deux premiers ont répondu qu'ils n'étaient plus à l'entraînement et que, par suite, ils déclinaient l'honneur de la lutte.

Dans ces conditions, les deux médailles d'or ont été attribuées à Léon Legrand, le vaillant élève de la salle Leclerc, dont on se souvient le combat terrible soutenu contre Rumsey et qui lui valut son titre de champion.

FIORAVANTI.



(Cl. au magnésium) Legrand. Mac Pherson (arbitre). Rumsey.

Après le match Legrand-Rumsey, pour le championnat de boxe anglaise des poids moyens, gagné par Legrand au bout de huit reprises.

Le Comte de Valdelagrana, Vice-Président du *Real Automobil Club de España.*

Sur la route de Paris-Madrid

IV (1)

L'ARRIVÉE A MADRID

Nous terminons, aujourd'hui, la description de l'itinéraire de la course Paris-Madrid, tel qu'il a été décrit par notre collaborateur Tampier, de concert avec le Real Automobil Club de España, *du Comité duquel nous donnons en même temps de nouveaux portraits.*

✣ ✣ ✣

Nouveaux caniveaux dans le village de Sanchidrian (437 kil.), et enfin quatre caniveaux et virages à angles droits dans Villacostin (458 kil.). A 3 kil. de là, descente dangereuse et très brusque avec mauvais virage. On traverse Fonda de San Raphaël (479 kil.), avant de commencer à gravir le fameux Guadarrama, dont on a tant parlé et qui est bien moins dangereux que le mont Etchegarate.

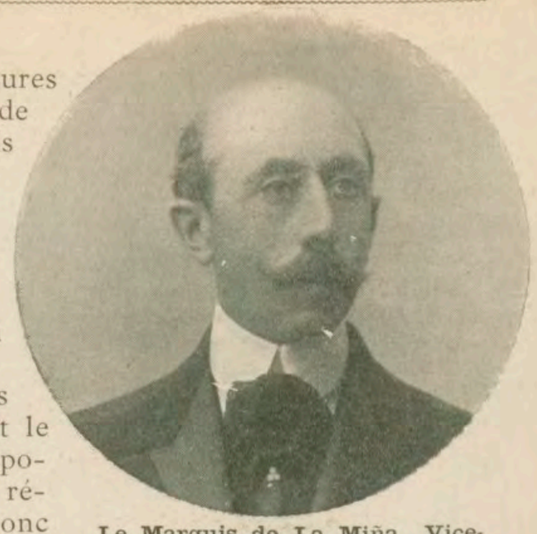
Le village de Guadarrama (493 kil.) est situé au bas de la descente, côté de Madrid; à sa sortie on virera brusquement à droite pour se diriger vers l'Escurial (503 kil.), dont la traversée offre : 1° un caniveau; 2° un virage à gauche, devant le Palais, 150 mètres; 3° un passage à niveau; 4° une bifurcation où l'on contourne tout droit pour trouver, à 12 kil. de là, une porte ancienne assez étroite. A la borne 30, virage brusque sur un pont et trois virages dangereux dans la descente située entre les bornes 28 et 26. Enfin, à la borne 16, on arrive sur un pont de chemin de fer par un virage très brusque, auquel on devra faire attention si l'on ne veut pas escalader le parapet et tomber sur la voie. On continue sur Madrid jusqu'à la porte du pont du Pardo, pour virer sur la seconde route à droite et arriver au but, 500 mètres plus loin.

Que de caniveaux et de passages à niveau! vont dire mes lecteurs; eh bien, qu'ils se rassurent, car ces caniveaux, placés presque tous dans les villages, évitent, par leur situation même, de nombreuses neutralisations. On arrêtera tous les coureurs à l'entrée et ils seront forcés de traverser à petite allure, non seulement par les contrôleurs, mais surtout par les caniveaux. Quant à ceux situés en rase campagne, les commissaires espagnol sont pris des mesures pour qu'ils soient comblés pour le jour de l'épreuve, non pas avec de la terre, mais avec un mélange de graviers tassés avec du sable et du ciment. Pour les passages à niveau, des ordres seront donnés pour qu'ils soient fermés juste le temps nécessaire aux passages des trains, peu nombreux par suite de la voie unique.

M. Louis de Bermejillo, Trésorier du R. A. C. E.

Le Marquis de Valdefuente, Vice-Secrétaire du R. A. C. E.

A Madrid, les voitures seront exposées dans le palais affecté aux expositions, et le comte de Benalna a pris toutes les dispositions pour qu'une grande salle soit réservée à chaque catégorie : il y aura donc autant de salles que de catégories et la rotonde d'honneur sera réservée à la grande victorieuse. Pour éviter tout tracas inutile aux concurrents, le pesage et le lavage des véhicules seront situés à droite et à gauche de la porté d'entrée : on prendra toutes les dispositions nécessaires pour que plusieurs puissent être lavés et nettoyés en même temps. En un mot, rien ne sera négligé pour éviter toutes critiques et pour arriver à un résultat presque parfait.



Le Marquis de La Miña, Vice-Président du *Real Automobil Club de España.*

Je ne saurais terminer sans m'acquitter ici de la partie la plus agréable de ce compte rendu plus qu'aride, celle de remercier LL. EE. le duc de Santo-Mauro, le duc d'Arion, le marquis de Viana, Quinones de Léon, le duc d'Albe, et tous ceux dont les noms m'échappent qui se sont attachés, avec tant de bienveillance et de cordialité sportive, à me faciliter le travail dont j'avais été chargé spécialement par la commission d'organisation des courses. Je n'oublierai certainement pas de longtemps les bonnes réceptions qui ont été faites à M. Chius, commissaire adjoint pour la France, et au délégué de l'A. C. F.

Beaucoup de chauffeurs, et même de futurs adeptes de la nouvelle locomotion, m'ont posé la question suivante : « Que croyez-vous qui gagnera Paris-Madrid : une grosse voiture ou une voiture légère? » — Je réponds que je crois à la victoire des grosses machines et que je serais bien étonné si les véhicules légers rééditaient l'exploit de Paris-Vienne; car si, dans certaines parties du parcours, les 80, 90 et 100-chevaux ne peuvent donner toute leur puissance, elles pourront largement se rattraper de Burgos à Madrid.

TAMPIER.

600 Kilomètres en Ballon : Paris=Arles

Le 18 avril dernier, s'élevait du parc de l'Aéro-Club, à Saint-Cloud, le ballon l'Aéro-Club II *(1.550 m. c.), piloté par M. Mélandri qu'accompagnaient trois passagers : MM. J. de Laugardière, E. Rabiet et L. Leroux.*

L'aérostat quittait le sol exactement à 6 h. 30 du soir. Le lendemain matin, à 7 h. 10, il atterrissait à Arles (Provence), ayant franchi 600 kilomètres à vol d'oiseau en 12 h. 40'.

*Les incidents de la descente et de l'atterrissage ont été considérablement exagérés par nos confrères politiques. Nous allons essayer, avec l'aide du livre de bord, de conter ce remarquable raid aérien, après avoir félicité ainsi qu'il convient le pilote de l'*Aéro-Club II.

✣ ✣ ✣

Dès son départ, l'aérostat fila rapidement vers le sud-est, passa au-dessus de la forêt de Fontainebleau, Montargis, Briare, et pénétrait, à 11 h. 3/4, dans des nuages de neige, un peu avant la traversée de la Loire. Les vêtements des aéronautes se couvrirent aussitôt d'étoiles de neige et leurs moustaches se gelèrent. Durant tout le voyage, l'hygromètre oscilla entre 80 et 100 degrés; l'atmosphère était donc saturée d'eau. Le froid fut très vif; le thermomètre, qui indiquait + 6° au parc de l'Aéro-Club, descendit à — 14° vers 5 h. 1/2 du matin. Le ballon se trouvait alors au-dessus des monts du Vivarais. Le sable constituant le lest se gela littéralement dans les sacs, formant des blocs compacts, très durs, que M. Mélandri était obligé de briser avec une hachette. Les rafales de neige, qui ne cessèrent pour ainsi dire pas d'assaillir les voyageurs aériens, redoublèrent de violence aux gorges des Cévennes, tellement que, pour les fuir, le pilote dut faire monter son ballon à 2.800 mètres d'altitude.

« Nous planons alors sur la mer de nuages, en plein soleil, dit le livre de bord, parfaitement tenu et rédigé par M. de Laugardière. Le ciel est d'un bleu intense, le contraste si violent, que nous poussons des cris d'admiration. Parfois, nous apercevons le sol, rarement..., la neige et la glace, accumulées sur l'enveloppe, tombent en pluie d'argent autour de la nacelle. Au lointain, se déroule l'immense et superbe vallée du Rhône... Notre vitesse semble encore augmenter... Voici le Rhône, puis Beaucaire, Tarascon, Arles, l'étang de Valcarès et la *Grande Bleue* apparaissent à nos yeux émerveillés... Nous sommes stupéfaits de nous trouver déjà à proximité de la mer, alors que deux heures auparavant nous planions sur les pays miniers, aux environs de Saint-Etienne... Il faut atterrir immédiatement...

« Nous sommes à 3000 mètres de hauteur. Mélandri soupape à plusieurs reprises. La descente, lente tout d'abord, s'accélère rapidement, devient très vive... Mélandri, qui n'a pu jeter au-dessus d'Arles les blocs de sable congelé, ralentit la chute, maintenant que nous sommes en rase campagne... Nous touchons la cime des arbres, l'ancre est jetée, le panneau de déchirure ouvert, et nous butons, après un traînage d'une centaine de mètres, dans les fils télégraphiques de la ligne Paris-Marseille. L'ancre mord, et le ballon s'immobilise, couché sur les rares fils qui ont pu supporter son furieux assaut. »

Tel est, raconté par l'un des passagers, l'atterrissage de l'*Aéro-Club II*, mouvementé à vrai dire, mais fort peu dramatique, à deux cents mètres au sud de l'ancien couvent des Alyscamps, et à quelques kilomètres au nord de l'étang de Valcarès. Aux Alyscamps, les aéronautes furent reçus très aimablement par les propriétaires : M. et Mme Dauphin. Ils tiennent encore à remercier de leur courtoisie M. Granier, chef de la gare d'Arles, nos confrères de la presse locale, ainsi que les Arlésiens qui les aidèrent à plier le matériel avec un entrain parfait.

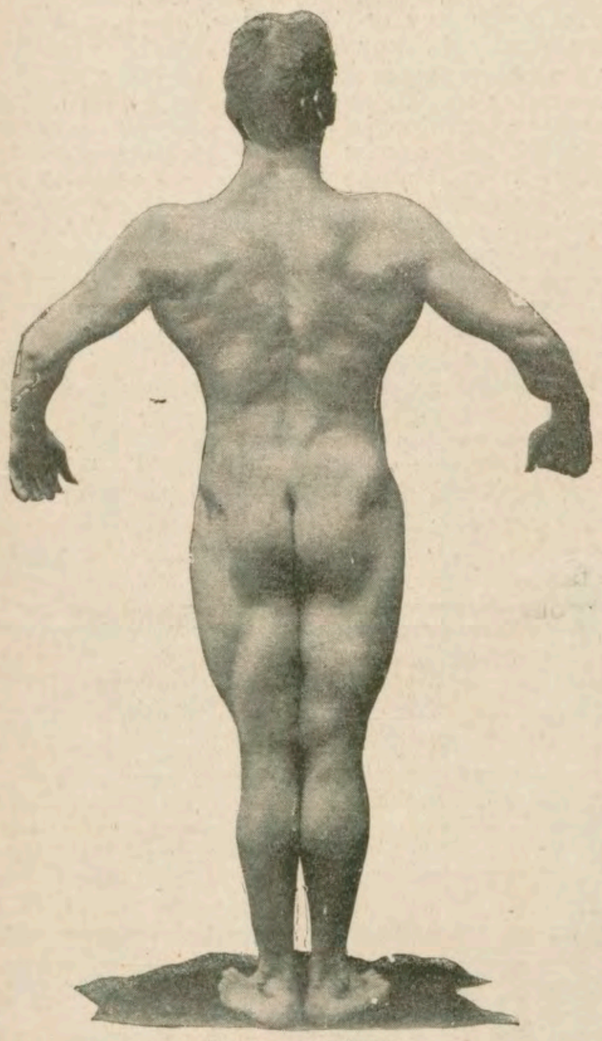
FRANÇOIS PEYREY.

L'atterrissage de l'*Aéro-Club N° II* à Alyscamps, au sud d'Arles

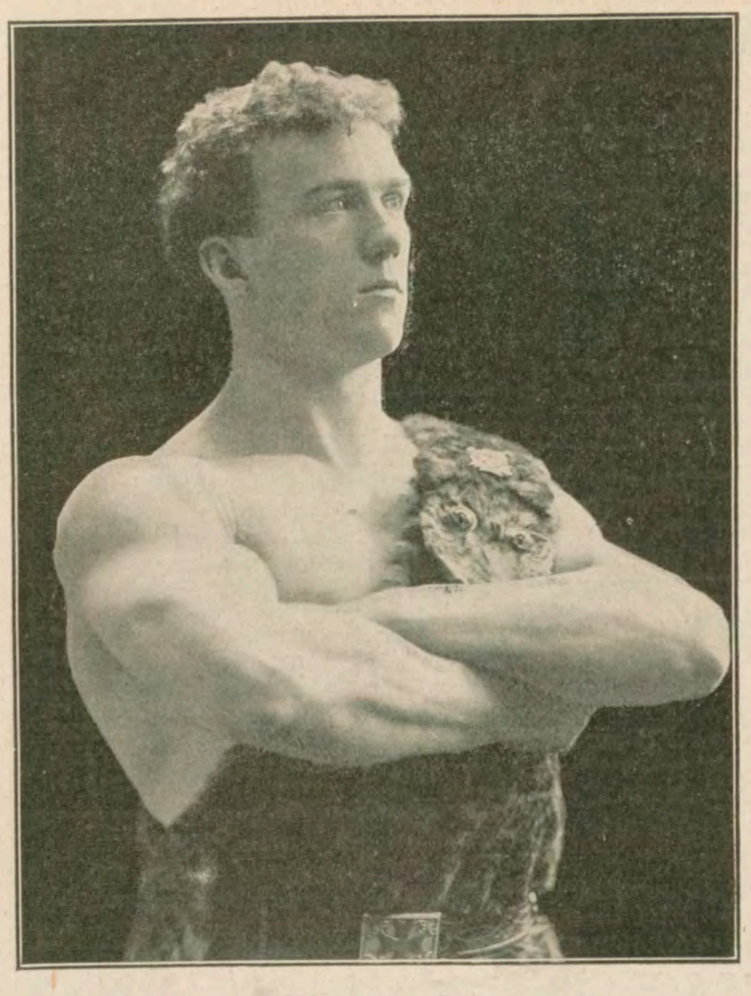
(1) Voir les numéros 230, 240 et 241.

LIONEL STRONGFORT

Lionel Strongfort — alias Max Unger — l'homme qui se fait passer une automobile sur le ventre, est un athlète d'une académie merveilleuse, d'une harmonie parfaite dans sa souplesse et dans sa puissance. Il se présente en scène, comme le faisait son émule Sandow, dans des poses plastiques où il met en valeur l'admirable relief de son système musculaire. Le dessin de son corps, la beauté athlétique de ses lignes, se détachent sur un écran de velours noir, et un jeu de lumière très adroitement compris en accuse tous les détails. On a dit de Strongfort que c'était un homme d'une grande indépendance de muscle, ceci voulant exprimer qu'il faisait obéir, dans une suite de contractions, les muscles auxquels il lui plaisait de demander un effort sans contrarier en rien le repos des autres muscles. C'est là une remarque absolument juste; elle résume la souplesse spéciale du régime musculaire de Strongfort.



La musculature.



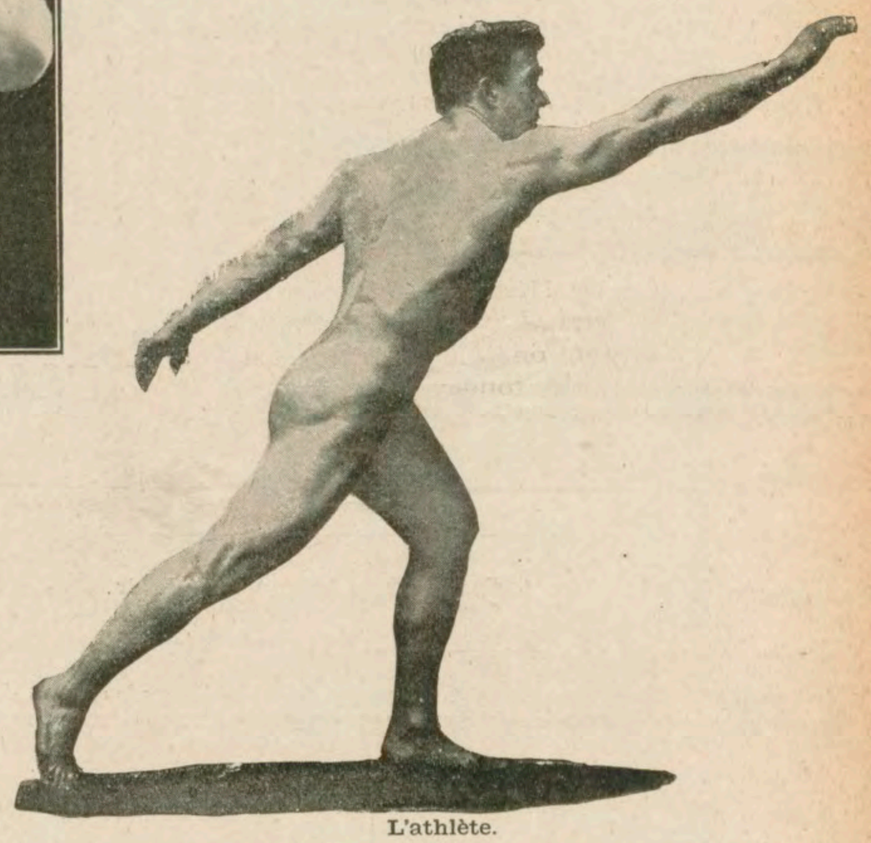
Lionel Strongfort.

Max Unger est d'origine berlinoise. Il a vingt-trois ans et a toujours travaillé en Amérique sous la direction d'Attila qui a déjà à son actif d'avoir formé Sandow. Voici ses mensurations :

Taille, 1 m. 74; Cou, 0 m. 42; Poitrine, 1 m. 16; Ceinture, 0 m. 83; Biceps, 0 m. 41; Avant-bras, 0 m. 34; Cuisse, 0 m. 62; Mollet, 0 m. 40; Poignet, 0 m. 19.

Parler de Strongfort oblige en quelque sorte à dire quelques mots d'Attila qui l'a formé. Attila est un athlète français qui parut jadis sur la scène des Folies-Bergère. Il y a quelques années, il se retira à New-York et fonda, dans Broadway, une école de culture physique qui ne tarda pas à être fréquentée par toute la haute société new-yorkaise. Les résultats qu'il a obtenus avec Sandow et avec Strongfort lui valent une popularité considérable dans tous les Etats-Unis. Ce n'est d'ailleurs pas absolument un inconnu pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air*. Nous avons parlé de lui quand nous avons publié l'histoire des poids et haltères.

F.



L'athlète.

BLOC-NOTES

HIPPISME

UN PUR SANG GÉANT. — Nous eûmes, l'autre dimanche, au Bois de Boulogne, les débuts en public d'un cheval géant appartenant à M. Ledat : *23-février*, un alezan doré, par Débarrassé et Nougatine, qui mesure 1m80 au garrot. Il a, du reste, assez mal couru et fini à vingt longueurs du dernier.

23-Février
par *Débarrasse* et *Nougatine*, p. s. de 1m80
a M. Ledat, monté par H. Holt.

Ce géant de l'espèce a obtenu un vif succès de curiosité; mais il n'est point le plus grand cheval qui ait paru sur le turf. Le père Gibson, de Chantilly, qui est le doyen des entraîneurs, et avec M. d'Espous de Paul, le doyen des propriétaires, entraîna, il y a une douzaine d'années, un cheval par Perplexe, nommé Rabagas, qui mesurait 1m83 ; Rabagas montra une certaine qualité; il courut le Saint-Léger de Caen et arriva second à un nez du vainqueur. Rabagas était si grand et portait si haut la tête qu'on ne put jamais le faire voyager en wagon-écurie ni même en vachère, et chaque fois qu'il devait prendre part à une épreuve, il était conduit en mains par la route. Peut-être que 23-Février s'améliorera, mais je ne le crois pas cependant appelé à un grand avenir.

Paul M.

BILLARD

Conclusion

Du tournoi d'amateurs pour la Coupe du Championnat offerte par l'Académie de l'Eldorado et la Compagnie Brunswick, on doit dégager les conclusions suivantes :

1° Il y a possibilité de réunir les amateurs de première catégorie et de leur faire disputer annuellement au moins une épreuve publique, sérieuse et régulière.

Si, cette année, on a eu à déplorer les regrettables abstentions de trois cracks parisiens, MM. Letellier, Darentière et Blanc et de quatre grands joueurs de province, MM. Puillet et Clément (de Bordeaux), Buisson (de Marseille) et Mortier (de Nice), cela a dépendu uniquement de circonstances particulières et l'on peut par conséquent être assuré du concours de la plupart d'entre eux dans la prochaine épreuve.

2° Il n'y a pas disproportion absolue entre la difficulté extrême de la partie au cadre à 45 centimètres et la force des amateurs qui ont joué. Il est certain que cette partie est un peu difficile pour eux — exception faite pour le gagnant, M. Rérolle, qui s'est montré hors de pair — et ce qui le montre, c'est que dans toutes les parties où il y a eu lutte, les joueurs ont sacrifié la série et cherché surtout à assurer le point. Néanmoins — les moyennes et les séries en font foi — l'ensemble des parties a été bon et suffisamment intéressant pour les spectateurs.

3° Ce tournoi, grâce à la très sportive participation du joueur belge, Rasquinet, a créé un premier lien entre l'amateurisme français et l'amateurisme belge. Nos joueurs sauront gré à leurs voisins d'avoir fait le premier pas et ne manqueront sûrement pas de les payer de réciprocité à la première épreuve internationale qui sera donnée en Belgique.

Count Reddeer.

FINANCE

Le Comptoir National d'Escompte

N'ayant rien à dire de la Bourse, où il ne se passe rien, les affaires y manquant, nous croyons intéressant de signaler l'assemblée des actionnaires du Comptoir d'Escompte, qui s'est tenue le 25 avril.

On y a appris que si le dividende était fixé à 27 fr. 50 comme le précédent, les comptes de l'exercice 1902 faisaient ressortir un bénéfice fixe de 8.803.046 francs, supérieur de 100.000 francs à celui réalisé en 1901.

D'ailleurs, l'accroissement des opérations au cours de cet exercice s'élève à plus de 44 millions, ce qui est un indice très satisfaisant du développement continu de l'activité sociale.

Une autre augmentation, de 35 millions, porte sur l'ensemble des comptes courants, de chèques, d'escompte, de dépôts, comparés avec ceux de 1901, alors que cette année-là accusait déjà un progrès marqué sur ses devancières.

Voilà un témoignage significatif de la confiance qu'inspire à sa clientèle la grande institution qu'est le Comptoir National d'Escompte, dont les réserves atteignent 17.136.645 francs en augmentation de plus d'un demi-million.

De tels chiffres valaient d'être cités!

G. Levrai.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Virages rapides

Dans notre dernier article, nous expliquions que les coups de freins détériorent rapidement et brutalement les pneumatiques en arrachant caoutchouc et toiles. Aujourd'hui, nous allons parler d'une autre cause d'usure rapide des pneumatiques qui tient à la façon de conduire de certains chauffeurs.

Beaucoup de conducteurs d'automobiles, voulant imiter en cela les coureurs, trouvent sportif de faire les virages à grande vitesse. Or, que se passe-t-il lorsque l'on fait un virage vite? La force centrifuge tend à faire partir la voiture suivant la tangente à la courbe, l'arrière-train de la voiture chasse sur le sol et quelquefois même les quatre roues se déplacent perpendiculairement à la direction de marche. A ce moment, tout le poids de la voiture se trouve reporté sur les deux roues qui sont à l'extérieur de la courbe et qui supportent alors un effort considérable. La voiture est entraînée par la force centrifuge vers l'extérieur, le pneumatique, au contraire, si le terrain est sec, est retenu au sol par son adhérence, il s'ensuit que l'enveloppe est couchée et se trouve serrée entre le sol et la jante.

Si le pneumatique n'est pas très gonflé, la chambre à air se trouve cisaillée entre la jante et le sol et éclate ; si les boulons de sécurité ne sont pas assez serrés, les bourrelets sortent de la jante, l'enveloppe est arrachée, déchirée.

Quelquefois l'on ne constate, le virage une fois passé, rien d'anormal, c'est une chance; mais l'on comprendra facilement que les toiles de l'enveloppe ont été fatiguées d'une façon exagérée et que cet effort violent causera une rupture de toile prématurée.

Les virages brusques occasionnent en outre une usure très rapide du croissant. Nous allons en donner un exemple frappant :

Dans la course du Tour de France en 1899, M. X..., l'un de nos meilleurs coureurs cependant, a usé *treize* enveloppes tandis que M. Y... n'en a usé que *deux*. Or, ces messieurs montaient deux voitures entièrement pareilles; leurs vitesses furent les mêmes puisqu'ils se classèrent dans les premiers, l'un à la suite de l'autre

Cette différence d'usure extraordinaire réside uniquement dans leur façon de conduire. M. X... empoignait les virages le plus vite possible pour ne pas perdre une seconde et donnait des coups de freins très violents; M. Y..., au contraire, prenait les courbes à une allure assez ralentie pour être sûr de ne pas chasser et freinait longtemps avant l'obstacle et progressivement.

Nous ne saurions donc trop recommander aux chauffeurs, dans leur intérêt même, de ne pas arrêter leurs voitures en bloquant les roues et de ne pas prendre les virages en vitesse, qui sont souvent suivis d'une culbute avec ses conséquences douloureuses ou tragiques.

Michelin et Cie.

COMMENT DEVENIR FORT

par J. de Lerne, avec préface de Gabriel Bonvalot.

1 volume..... **3.50**

En vente dans notre Salle d'Exposition, 9, Avenue de l'Opéra (au rez-de-chaussée).

Primes aux Abonnés de la "Vie au Grand Air"

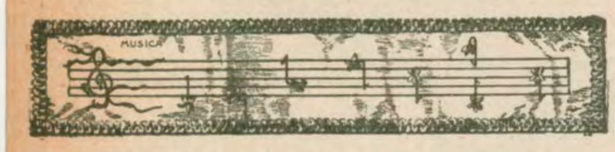
NOUS avons songé qu'il serait agréable aux abonnés de la *Vie au Grand Air* de profiter des avantages offerts aux abonnés de *Musica* et de *Femina*. Le sportsman est, par nature, un galant homme et il sera très heureux de pouvoir offrir à une sportswoman de son entourage un des ravissants cadeaux ci-dessous.

Les anciens abonnés de la *Vie au Grand Air* pourront profiter de ces primes en renouvelant d'ores et déjà leur abonnement.

Le Pendentif " Musica "

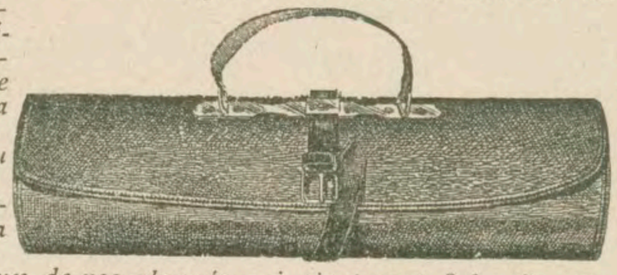
Ce délicieux pendentif, en patiné or, art nouveau, agrémenté d'une **perle fine véritable**, *a été créé par l'artiste joaillier* Beaudoin. *Ce bijou, qui serait certainement vendu de 18 à 20 francs rue de la Paix, sera envoyé à tout abonné de la* Vie au Grand Air *qui nous en fera la demande : il suffit simplement d'ajouter 3 fr. 50 au montant de l'abonnement pour l'écrin " modern-style " et les frais divers.*

Le Dessus de Clavier " Musica "

M. Henry, A la Pensée, *a composé pour nos abonnées un ravissant dessus de clavier (protège-notes) en soie rose-champagne, sur lequel court un délicat et très moderne dessin à broder. Les soies nécessaires à la broderie accompagnent le dessus de clavier.*

*Cet ouvrage ne vaut pas moins de 14 francs dans les magasins d'*Henry, A la Pensée. *Il suffit de le demander en s'abonnant et de joindre au montant de l'abonnement 3 fr. 50 pour frais divers.*

Le Rouleau Porte-Musique " Musica "

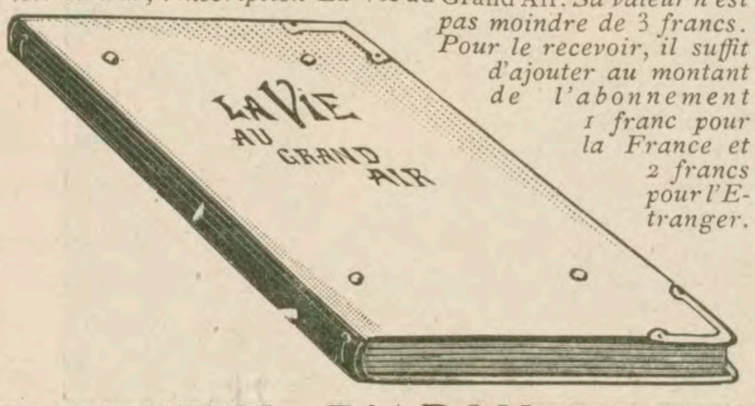
Le Rouleau à musique est un objet indispensable pour tous les musiciens. La maison Ch. et J. Ullmann, *bien connue pour ses articles de musique, a créé à notre intention un modèle solide et élégant, permettant de porter la musique pliée ou roulée.*



Nous tenons à la disposition de ceux de nos abonnés qui ajouteront 3 fr. 50 pour frais divers (Etranger 6 fr.) au montant de leur abonnement, un très joli rouleau porte-musique en cuir riche, avec monture en nickel (Valeur 15 francs).

Le Carton Protecteur V. G. A.

Ce carton protecteur permet de conserver à l'abri de toute atteinte les deux ou trois derniers numéros de la Vie au Grand Air. *Il est garni de ferrures en cuivre et porte, en lettres d'or, l'inscription* La Vie au Grand Air. *Sa valeur n'est pas moindre de 3 francs. Pour le recevoir, il suffit d'ajouter au montant de l'abonnement 1 franc pour la France et 2 francs pour l'Etranger.*



La Broche " Femina "

Cette broche art nouveau, patinée or et ornée de **trois véritables perles fines**, *a été créée pour nos abonnés par l'artiste joaillier* Beaudoin. *Cet admirable bijou ne vaut pas moins de 18 francs. Il suffit de le demander en s'abonnant à la* Vie au Grand Air *et de joindre au montant de l'abonnement 3 fr. 50 pour l'écrin modern-style et les frais.*

Enfin nos abonnés ont toujours droit aux anciennes primes, savoir :

1° Une carte routière de la France
1m, 30 × 1m,60, établie à l'échelle du 1 800 000e, **valeur 4 fr.** *(pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Etranger).*

2° Un abonnement de 3 mois à « Femina »
la revue idéale de la Femme et de la Jeune Fille, magnifique magazine, illustré de 50 simili gravures sur papier couché, très joli cadeau que nos abonnés pourront offrir à leurs femme, mère, fille, sœur ou amies, **valeur 3 fr.** *(pour le port et l'enchemisage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Etranger).*

3° Dix lignes dans les Petites Annonces
à prendre dans le cours de l'abonnement, ce qui constitue le meilleur moyen de vendre, acheter ou échanger tout objet de sport, **valeur 10 fr.**

4° 5 0/0 de remise
sur tous les livres de sport et les primes sportives vendus dans nos Bureaux.

5° Les numéros exceptionnels
édités par la Vie au Grand Air, *chaque année, et qui n'ont pas été moindres de deux par an jusqu'à ce jour,* **valeur minima 1 fr. 50.**

Délai pour la livraison des Primes. 15 jours.

BULLETIN D'ABONNEMENT

à détacher et à envoyer 9, Avenue de l'Opéra, Paris

Je soussigné _____

SIGNATURE :

déclare souscrire un abonnement d'un an à la **Vie au Grand Air.**

Ci-joint fr. _____ (1) *en mandat-poste.*

(1) Paris **14** fr. ; Départements, **15** fr. ; Étranger, **20** fr. — Ajouter le montant des primes choisies.

Nom _____

Adresse _____

Primes choisies _____

hos

NOS JARDINS

s lecteurs de la *Vie au Grand Air* sont tou- certains de trouver d'excellents tuyaux osage résistant à toutes pressions, ainsi que ccessoires de montage, chez Morel, passage lavre, 61 (*près l'entrée de la gare Saint-re*), maison très recommandée pour la bonne té de tous ses produits en caoutchouc.

* * *

LES PASTILLES VICHY-ÉTAT

n'y a pas que le beau geste, il y a le geste . Pendant le concert, au théâtre, au bal, le monde, offrir à quelqu'un une pastille de y-État aux sels des Célestins, de la Grande- e et de l'Hôpital, c'est un geste utile et tou- s bien venu. La saison des longs dîners et grands soupers met l'estomac à une rude uve : il convient de le ménager ou de le lir en facilitant la digestion par deux ou pastilles de Vichy-État après chaque repas.

* * *

TRÈS INTÉRESSANT A TOUS LES SPORTSMEN

Xyline est le seul liquide sans acide per- ant d'assouplir et d'imperméabiliser toutes haussures jaunes ou noires sans les graisser ns empêcher de les cirer ou de les polir les crèmes.

Xyline est adoptée dans l'armée, les Com- ies de chemins de fer P.-L.-M., Ouest, Midi, et par les premiers bottiers de France et de anger.

Xyline, qui n'a rien de commun avec tout u'on a essayé de faire de similaire, se vend lacons à 1 fr. 50 avec pinceau et mode ploi. S'adresser aux concessionnaires, 1, rue t-Georges, Paris. Téléphone 157-93.

* * *

EXPOSITION DU CONCOURS « LUNA »

est le 20 courant que s'ouvre dans les salons *Journal*, rue de Richelieu, l'Exposition du cours de Photographie organisé sur les iers « Luna » par la maison Vielle et Cie de sanne, et par les bons soins de leurs conces- naires généraux, MM. Thibaud et Cie.

nous jugeons de la valeur de l'Exposition par pleur donnée par ces maisons à cette mani- ation artistique, on peut prévoir qu'elle sera premier ordre.

e graveur Stern s'est surpassé dans les cartes vitation lancées pour cette Exposition au t Paris, et que MM. Thibaud tiennent à la position de tout amateur dans leurs bureaux Paris, 69, rue Ste-Anne (Téléphone 307-10).

L'Exposition durera 10 jours, du 20 au 30 mai, et les salons seront ouverts de 10 heures du matin à 5 heures du soir.

CHEMINS DE FER

BAGAGES NON ACCOMPAGNÉS

Les sept grands réseaux de chemins de fer français ont mis à l'essai, depuis deux ans, un tarif permettant l'expédition, à titre de bagages, des objets non accompagnés qui sont à l'usage personnel des voyageurs.

Ces dispositions permettent aux voyageurs (touristes, cyclistes, automobilistes, etc.) de se faire adresser à l'avance, dans les gares de leur itinéraire, ceux de leurs bagages dont ils n'ont pas jugé nécessaire de se faire accompagner.

La faveur avec laquelle cette innovation a été accueillie du public a engagé les Compagnies à maintenir ce tarif à titre définitif.

CHEMINS DE FER D'ORLÉANS

VOYAGES D'EXCURSIONS aux plages de la Bretagne. Du 1er mai au 31 octobre, il est délivré des billets de voyage d'excursion aux plages de Bretagne, à prix réduits, et comportant les parcours ci-après : Le Croisic, Guérande, Saint-Nazaire, Savenay, Questembert, Ploërmel, Vannes, Auray, Pontivy, Quiberon, Le Palais (Belle-Ile-en-Mer), Lorient, Quimperlé, Rosporden, Concarneau, Quimper, Douarnenez, Pont-l'Abbé, Châteaulin. Durée : 30 jours.

Prix des billets (aller et retour) : 1re classe, 45 fr. ; 2e classe, 36 fr. Ces billets comportent la faculté d'arrêt à tous les points du parcours, tant à l'aller qu'au retour.

La durée de validité peut être prolongée d'une, deux ou trois périodes de dix jours, moyennant paiement, avant l'expiration de la durée primitive ou prolongée, d'un supplément de 10 0/0 du prix des billets. En outre, il est délivré des billets réduits de 40 0/0, sous condition d'un parcours de 50 kilomètres par billet entre un point quelconque du réseau d'Orléans et un point quelconque du voyage d'excursion.

CHEMINS DE FER DU NORD ET DU SOUTH EASTERN & CHATHAM

Paris à Londres en 7 heures.

Services Rapides, Quotidiens, de la Malle.
Départs de Paris-Nord à
8 h. 40 *m.* — 9 h. 45 *m.* — 11 h. 35 *m.* — 4 h. *s.* — 9 h. *s.*

Traversée maritime env. 1 heure.

Pour prix des places et renseignements, s'adresser à l'Agence de la Compagnie, 30, Boulevard des Italiens, ou à la Gare du Nord.

PANIERS WALCKER
BAZAR du VOYAGE — 3, av. de l'Opéra Tél. 230-73
Malles Trousses et Cantines pour Autos

TÉLÉPHONE : 283-69

VISITEZ A PARIS

La Maison Moderne

82, rue des Petits-Champs (près la rue de la Paix)

LE PLUS GRAND CHOIX D'OBJETS DE STYLE NOUVEAU
Pour Installations à la Ville et à la Campagne

MAROQUINERIE (signée Pinchon) pour GENS DE SPORT :
POCHETTES, PORTE-CIGARES, PORTE-FEUILLES, BUVARDS, PORTE-MONNAIE, CEINTURES, MANCHES DE FOUETS et D'OMBRELLES, COLLIERS DE CHIENS
ORFÈVRERIE, BIJOUX, HORLOGERIE, BRONZES, ÉTAINS VERRERIE, PORCELAINES DANOISES, AMEUBLEMENT, ÉCLAIRAGE

En vue d'un prochain transfert de notre Maison, actuellement 82, rue des Petits-Champs, nous accordons **25 0/0 de Rabais** *sur tous* **Achats au Comptant** *pendant les mois d'Avril et Mai 1903. Les prix sont toujours marqués en chiffres connus.*

DEMANDER LE PETIT CATALOGUE PHOTOGRAPHIQUE ENVOYÉ GRATIS
Le grand Catalogue illustré de ***500 reproductions,*** est envoyé contre mandat de ***20 francs*** et remboursé au premier achat de ***100 francs*** fait dans le délai d'un mois.